



Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma

Kaavi



Kuopion seudun liikenneturvallisuus- suunnitelma

Kaavi

RAPORTTEJA 69 | 2013
KUOPION SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA
KAABI

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Laura Pöllänen, Sito Oy
Kansikuva: Laura Pöllänen, Sito Oy
Kartat: © Karttakeskus, L4356
Painopaikka: Kopijyvä, Kuopio

ISBN 978-952-257-815-0 (painettu)
ISBN 978-952-257-816-7 (PDF)

ISSN 2242-2846
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-816-7

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

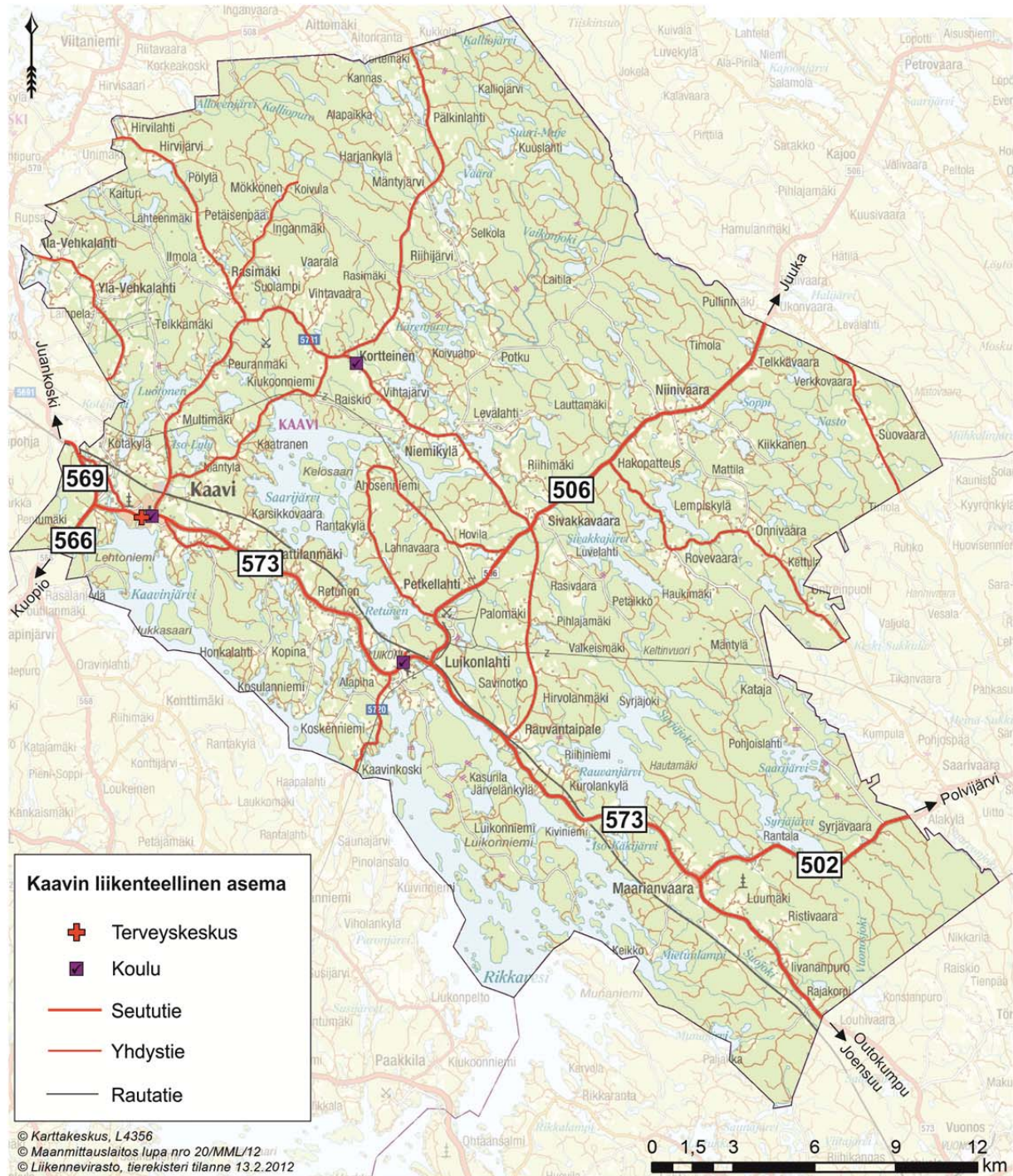
Suunnittelun lähtökohdat	5
Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään.....	5
Väestö, työpaikat ja palvelut	6
Maankäyttö ja kaavoitus	6
Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne	6
 Liikenneturvallisuuden nykytila	10
Liikenneonnettomuudet.....	10
Onnettomuusluokat	13
Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet	14
Onnettomuuksien kasaumapisteet	14
Onnettomuuskustannukset.....	14
Liikenneturvallisuuskyselyt	15
Asukaskysely	15
Koululaiskysely.....	21
Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet.....	21
 Tavoitteet.....	24
Tavoiteasettelun taustaa	24
Valtakunnalliset tavoitteet.....	24
Kestävä ja turvallinen liikkuminen Itä-Suomessa	25
Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet.....	26
 Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet	28
Suunnittelun lähtökohdat	28
Seudulle yhteiset periaatteet.....	28
 Toimenpiteet	36
Keskusta-alue	36
Haja-asutusalue	40
Toimenpideohjelma.....	42
Toimenpiteiden vaikutukset	42
 Kevyen liikenteen laatukäytävät.....	44
 Esteettömyys	46
Esteettömyyden nykytila	46
Kehittämistoimenpiteet.....	47
 Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma	48
Yleistä.....	48
Liikenneturvallisuustyön nykytila.....	48
Liikennekasvatustyö on yhteistyötä.....	48
Viisas liikkuminen osaksi liikennekasvatusta	50
Liikenneturvallisuusryhmä ja ryhmän toimintamalli	51

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat	52
Yleishallinto	52
Tekninen toimi	52
Sivistystoimi	52
Sosiaali- ja terveystoimi	53
Nuoriso- ja liikuntatoimi	53
Maaseututoimi	54
Yhteistyökumppanit	54
Markkinointi ja tiedottaminen	55
Ensimmäiset askeleet	56
 Jatkotoimenpiteet	 57
Suunnitelman käsittely	57
Seuranta	57
 Liitteet	 59

Suunnittelun lähtökohdat

Suunnittelualue ja suhde liikennejärjestelmään

Kaavin kunta sijaitsee Pohjois-Savon maakunnan itäosassa ja kuuluu Koillis-Savon seutukuntaan. Kunnan alueella kulkevat maantiet 502, 506, 566, 569 ja 573. Kunnan alueen tieverkko koostuu seutu- ja yhdysteistä. Kaavin kautta kulkee myös Siilinjärvi-Viinijärvi-rata, jolla on merkitystä tavaraliikenteen osalta. Kaavin lähin lentoasema sijaitsee Kuopiossa.



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti ja liikenteellinen asema.

Väestö, työpaikat ja palvelut

Kaavin kunnassa asui vuoden 2011 lopussa noin 3400 henkilöä. Yli 65 -vuotiaiden osuus väestöstä on noin 26 %. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Kaavin kunnan asukasmäärä tulee vähenemään vuoteen 2040 mennessä noin 390 henkilöllä.

Kaavin alueella on noin 1062 työpaikkaa. Suurimpia työnantajia Kaavin kunnan lisäksi ovat mm. Stera Technologies Oy, Bong Suomi Oy, Kylylahti Copper Oy ja Kaavin Kivi Oy.

Kuntakeskus on Kaavin kunnan voimakkain palvelukeskittymä, mutta asiointiliikennettä suuntautuu myös Kuopioon. Kuntakeskuksessa olevat lähipalvelut ovat saavutettavissa hyvin myös kävellen ja pyörällä, pidemmät ja entistä enemmän myös lyhyet matkat tehdään kuitenkin suurelta osin henkilöautolla.

Kaavin kunnassa on kolme perusopetusta antavaa koulua, jotka kaikki ovat alakouluja. Kaavilaiset käyvät yläkoulussa naapurikaupungissa Juankoskella.

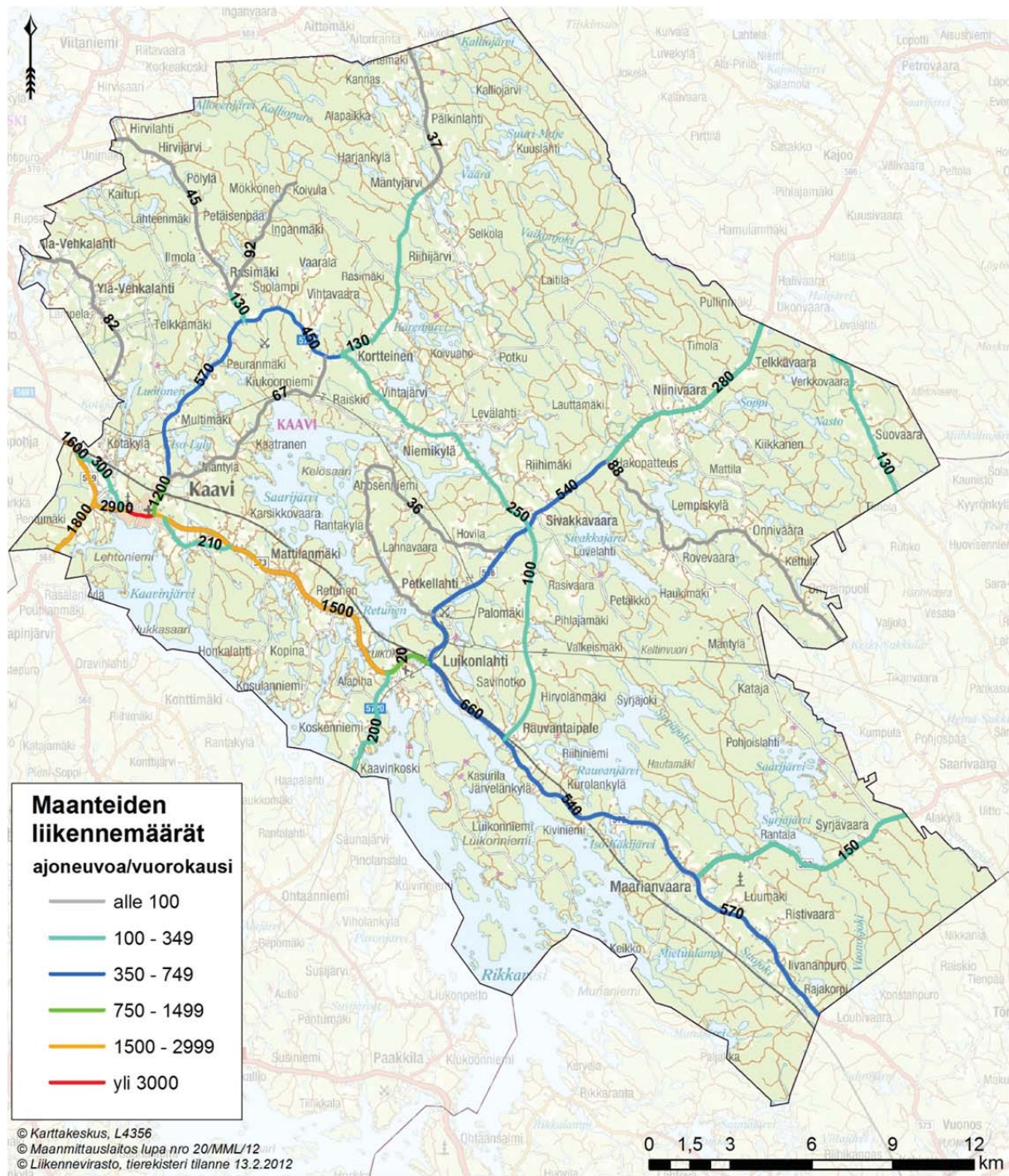
Maankäyttö ja kaavoitus

Kaavin asutuksesta suurin osa sijoittuu kunnan taajama-alueelle. Kirkonkylän lisäksi Kaavilla on useita kyliä ja asutuskeskittymiä, joita ovat mm. Kortteinen, Retunen, Maarianvaara ja Luikonlahti. Asutus on levittäytynyt laajalle keskittyen lähinnä teiden varsille.

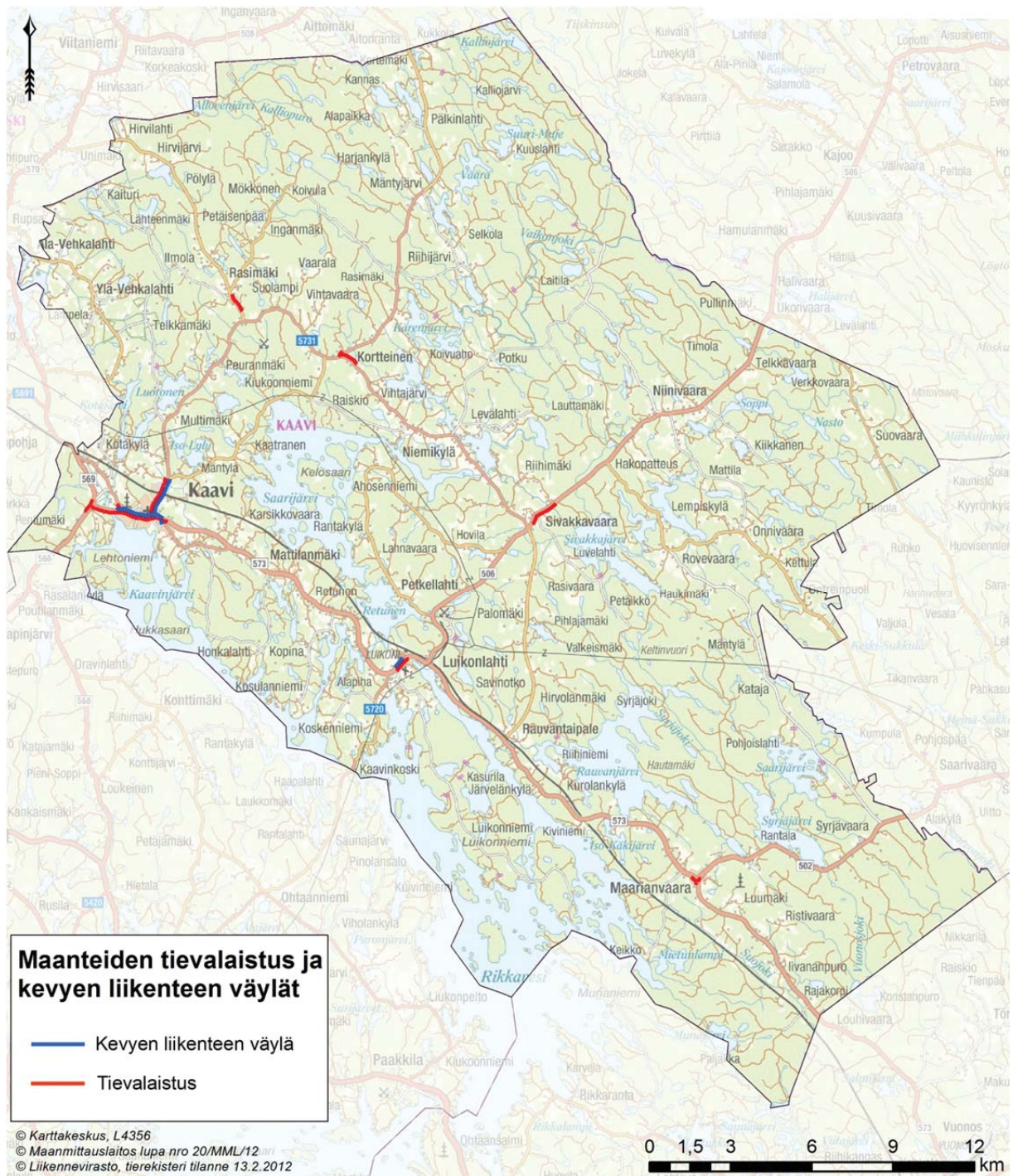
Kaavin kunnan alue kuuluu Pohjois-Savon maakuntakaavaan, joka on vahvistettu 7.12.2011. Osayleiskaavoja ovat kirkonkylän alueen osayleiskaava, jonka muutos on vireillä sekä Vaikkajoki-Saarijärvi -alueen ja Kaavinjärvi-Rikkavesi ympäristön rantaosayleiskaavat. Asemakaava-alueita on kunnan keskustaajamassa ja ranta-asemakaava-alueita useita eri puolilla Kaavia.

Nykyinen tie- ja katuverkko sekä liikenne

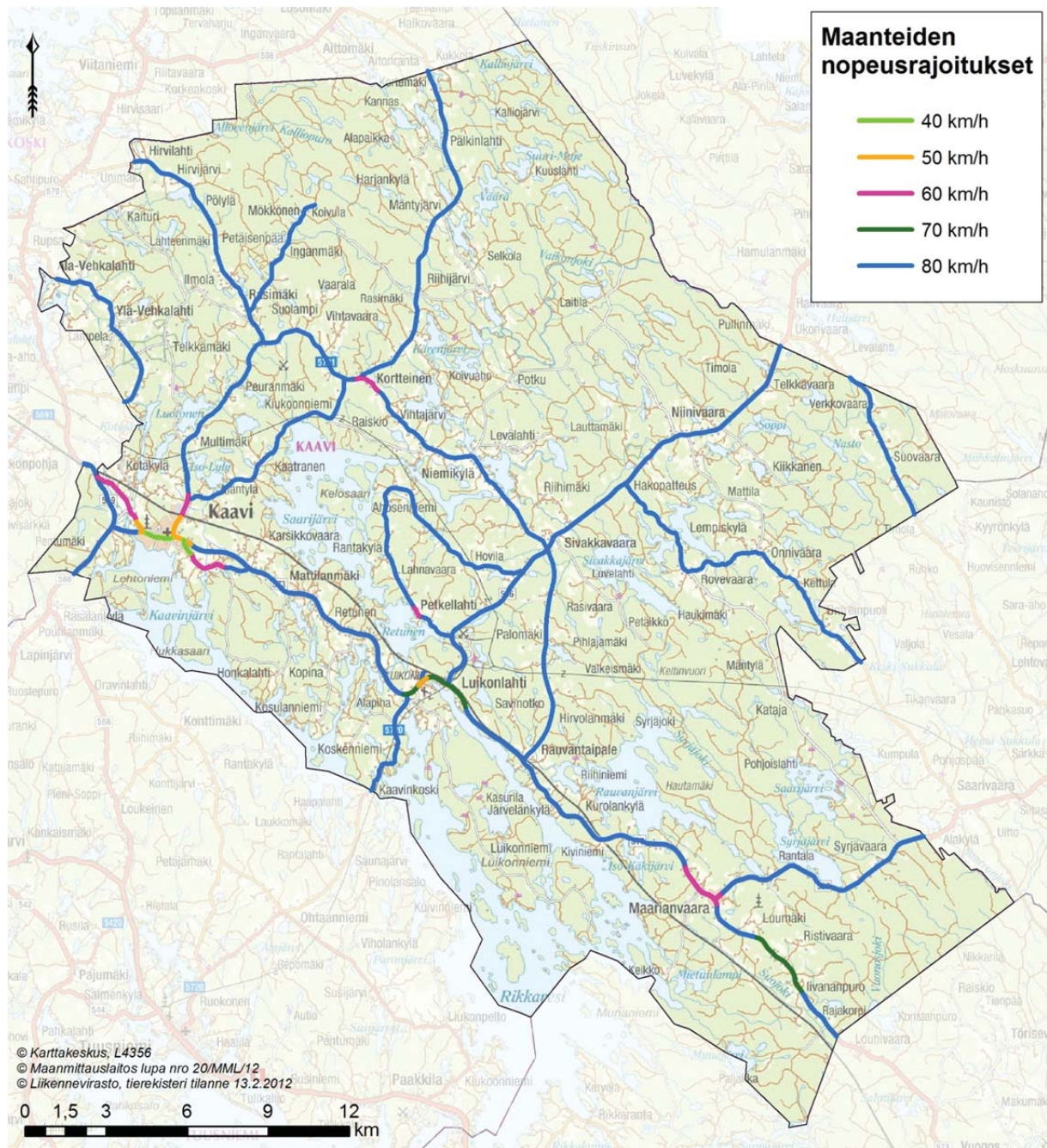
Kaavin kunnan alueella on maanteitä yhteensä noin 186 km. Tästä seututeiden osuus on noin 70 km ja yhdysteiden noin 117 km. Valta- ja kantateitä ei Kaavin alueella ole lainkaan (Kuva 1). Kaavin maanteillä liikennemäärät ovat pieniä; vilkkain tieosuus on Kaavin keskustan kohdalla (Kuva 2). Raskaan liikenteen osalta Kaavilla on huomioitava Polvijärveltä Kylylahdesta Luikonlahden rikastamolle tapahtuva malmin kuljetus, mistä johtuen raskaan liikenteen määrä on huomattava Polvijärventiellä (mt 502) sekä Outokummuntiellä (mt 573). Lähes kaikki maanteiden varsilla oleva tievalaistus sijaitsee Kaavin keskustaajamassa lukuun ottamatta pieniä pätkiä asutuskeskittymien kohdilla. Kevyen liikenteen väyliä Kaavilla on keskustaajamassa sekä Luikonlahdessa (Kuva 3). Kaavin keskustaajamassa ja asuinalueilla nopeakajajen nopeusrajoitus on 40 tai 50 km/h, keskustaajaman ulkopuolisilla maanteillä nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 80 km/h (Kuva 4). Keskustaajamassa rajoitukseen on suurella osalla alueista yhdistetty myös tasa-arvoiset tonttikatujen väliset liittymät.



Kuva 2. Kaavin maanteiden keskimääräiset vuorokausiliikennemäärät.



Kuva 3. Maanteiden tievalaistus ja kevyen liikenteen väylät.



Kuva 4. Kaavin maanteiden nopeusrajoitukset.

Liikenneturvallisuuden nykytila

Liikenneonnettomuudet

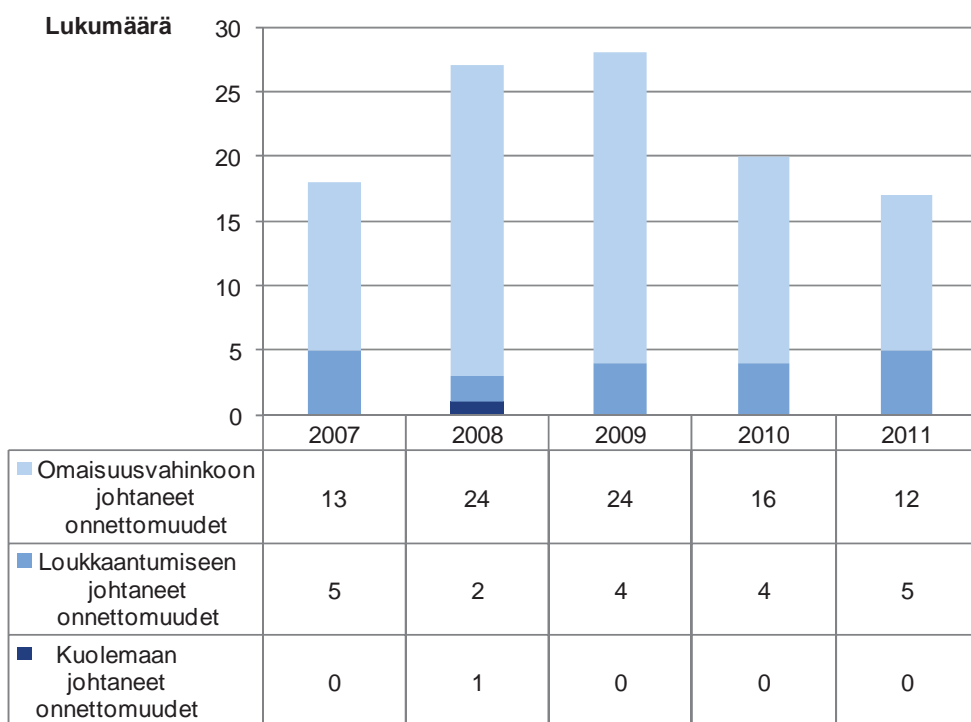
Onnettomuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. On arvioitu, että poliisin tietoon tulee vain osa kaikista liikenneonnettomuuksista. Kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja yli puolet loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista tulevat poliisin tietoon, mutta pienistä omaisuusvahinkoihin johtaneista onnettomuuksista vain hyvin pieni osa päätyy tilastoihin. Onnettomuustarkastelu käsittää maanteillä, kaduilla ja yksityisteillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet. Onnettomuusaineisto saatiin Liikenneviraston onnettomuusrekisteristä. Huomioon otettavaa on, että kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneiden onnettomuuksien sijaintitiedot ovat osittain puutteellisia.

Kaavin kunnan alueella tapahtui vuosina 2007-2011 yhteensä 110 onnettomuutta, joista maanteillä tapahtui 91 sekä kaduilla ja yksityisteillä 19. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui 21 (19,1 % kaikista onnettomuuksista), joista maanteillä tapahtui 18 sekä kaduilla ja yksityisteillä kolme. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui yksi ja se tapahtui maantiellä. Kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa ajoneuvon kuljettaja oli juopunut. Tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli yksi ja loukkaantui 23 henkilöä. Eniten kaikkia, omaisuusvahinkoon, loukkaantumiseen sekä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui seututeillä. Kaavin kunnan alueella ei ole lainkaan pääteitä. (Taulukko 1)

Taulukko 1. Kaavin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet.

	Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet			Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet			Kuolemaan johtaneet onnettomuudet			Kaikki onnettomuudet yhteensä		
	Ilman alko-holi-onn.	Alko-holi-onn.	Yht.	Ilman alko-holi-onn.	Alko-holi-onn.	Yht.	Ilman alko-holi-onn.	Alko-holi-onn.	Yht.	Ilman alko-holi-onn.	Alko-holi-onn.	Yht.
Seututiet	38	8	46	7	4	11	0	1	1	45	13	58
Yhdystiet	20	7	27	3	3	6	0	0	0	23	10	33
Kadut ja yksityistiet	11	5	16	2	1	3	0	0	0	13	6	19
Yhteensä	69	20	89	12	8	20	0	1	1	81	29	110

Tarkasteluajanjaksona kaikkien onnettomuuksien määrä on laskenut vuosina 2010 ja 2011 edelliseen vuoteen verrattuna. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on pysynyt vuosittain suunnilleen samalla tasolla. (Kuva 5)

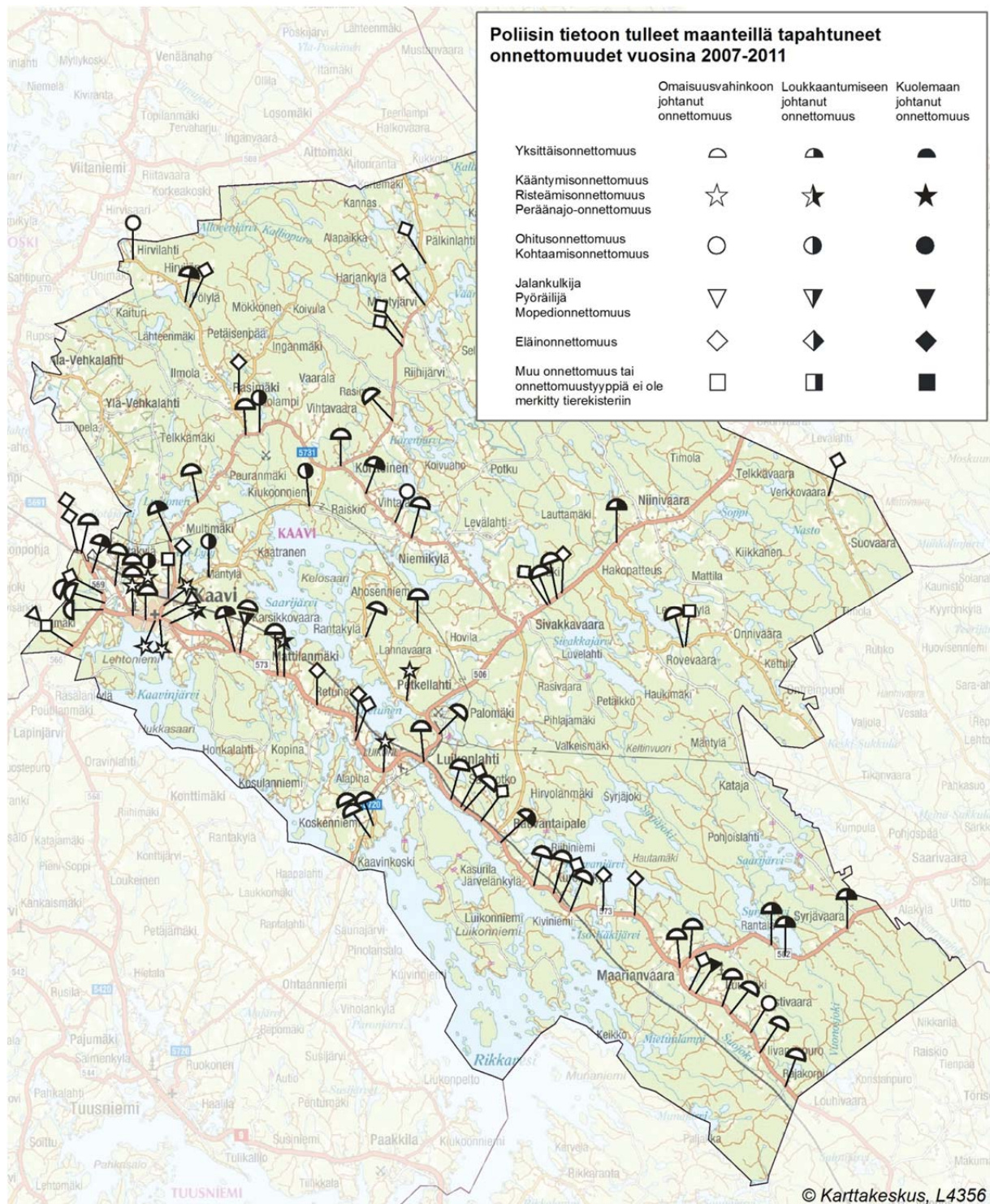


Kuva 5. Kaavin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet liikenneonnettomuudet.

Kuljettaja oli juopunut (alkoholionnettomuudet) yhteensä 29 onnettomuudessa (26,4 %). Maanteillä tapahtuneista onnettomuuksista kuljettaja oli juopunut 23 onnettomuudessa (25,2 %) sekä kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneista onnettomuuksista kahdessa onnettomuudessa (31,5 %). Alkoholionnettomuuksista henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia oli yhdeksän, joista yksi oli kuolemaan johtanut onnettomuus ja kahdeksan loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia. Alkoholionnettomuuksissa kuoli yksi ja loukkaantui yhteensä kymmenen henkilöä.

Asukaslukuun suhteutettuna Kaavin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantui keskimäärin 1,34 ja kuoli keskimäärin 0,06 henkilöä vuodessa tuhatta asukasta kohti. Vastaavat luvut olivat vuosina 2007-2011 Pohjois-Savossa keskimäärin 1,27 ja 0,06 ja valtakunnallisesti keskimäärin 1,52 ja 0,06. Luvuissa ovat mukana myös ne onnettomuudet, joissa kuljettaja oli juopunut.

Maanteistä selvästi eniten kaikkia onnettomuuksia ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui maantiellä 573. Liikennemääriltään hiljaisemmillä yhdysteillä suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia. (Kuva 6)



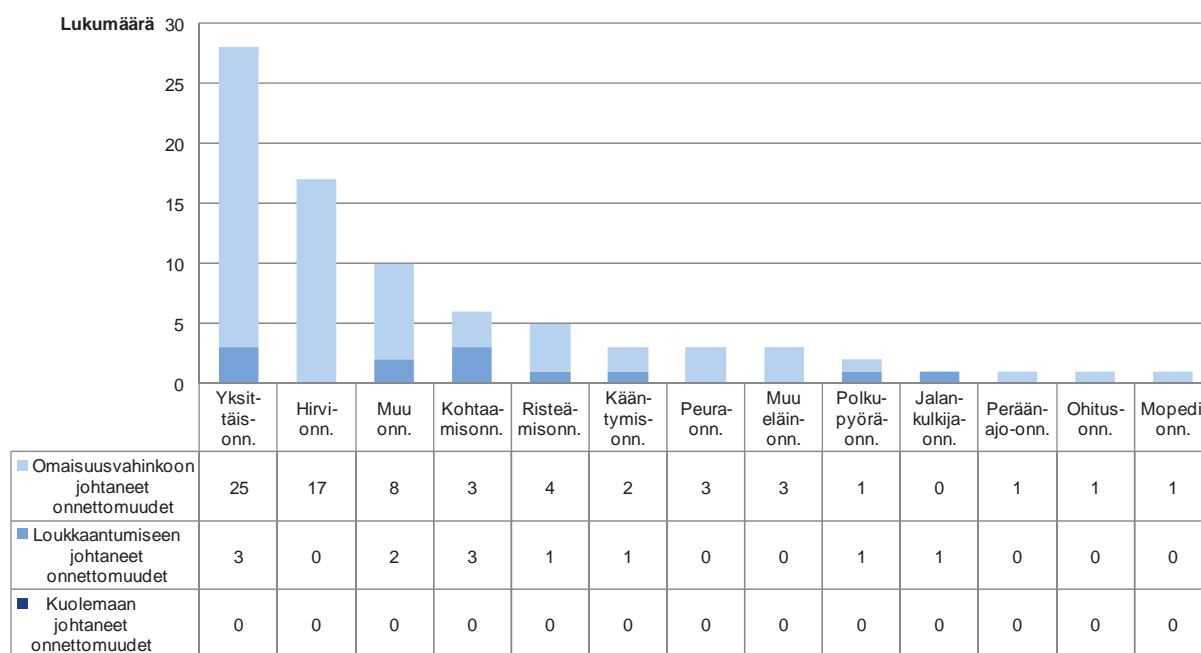
Kuva 6. Kaavin maanteillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet.

Seuraavassa esitetyissä onnettomuustarkasteluissa on oletettu, että kuljettajan juopumus vaikuttaa onnettomuuksiin liikenneympäristöä enemmän. Tähän oletukseen perustuen alkoholionnettomuudet poistettiin aineistosta, jotta liikenneympäristön vaikutus onnettomuuksien tapahtumiseen saataisiin paremmin selville.

Onnettomuusluokat

Kaavilla tapahtuneista kaikista onnettomuuksista selvästi suurin osa oli yksittäisonnettomuuksia. Yksittäisonnettomuuksia tapahtui 28, mikä oli noin 35 % kaikista onnettomuuksista. Onnettomuusluokan muu onnettomuus suuri osuus johtuu siitä, että kaduilla ja yksityisteillä tapahtuneissa onnettomuuksissa suuri osa onnettomuuksista on kirjattu ko. luokkaan. (Kuva 7 ja Taulukko 2)

Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista tapahtui eniten yksittäisonnettomuuksia ja kohtamisonnettomuuksia (molempia kolme). Muissa onnettomuusluokissa tapahtui 0-2 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta kussakin onnettomuusluokassa. Suhteellisesti eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui jalankulkija-, polkupyörä- ja kohtamisonnettomuuksissa. (Kuva 7 ja Taulukko 2)



Kuva 7. Kaavin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Taulukko 2. Kaavin teillä vuosina 2007-2011 tapahtuneet onnettomuudet onnettomuusluokittain.

Onnettomuusluokka	Kaikki onnettomuudet	Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet		Kuolleet
Yksittäisonnettomuus	28	3	11 %	0
Hirvionnettomuus	17	0	0 %	0
Muu onnettomuus	10	2	20 %	0
Kohtamisonnettomuus	6	3	50 %	0
Risteämisonnettomuus	5	1	20 %	0
Kääntymisonnettomuus	3	1	33 %	0
Peuraonnettomuus	3	0	0 %	0
Muu eläinonnettomuus	3	0	0 %	0
Polkupyöräonnettomuus	2	1	50 %	0
Jalankulkijaonnettomuus	1	1	100 %	0
Peräänajo-onnettomuus	1	0	0 %	0
Ohitusonnettomuus	1	0	0 %	0
Mopedionnettomuus	1	0	0 %	0
Yhteensä	81	12	15 %	0

Hirvi-, peura- ja muut eläinonnettomuudet

Kaavilla tapahtui hirvi- ja peuraonnettomuuksia yhteensä 20 sekä muita eläinonnettomuuksia kolme. Kaikki em. eläinonnettomuudet yhtä lukuun ottamatta tapahtuivat maanteillä. Hirvionnettomuusmääriin ovat vaikuttaneet erityisesti hirvikannan vuosittainen vaihtelu. Hirvivaroalueiden tarkistukset on tehty ELY-keskuksen toimesta vuonna 2010. (Kuva 6)

Onnettomuuksien kasaumapisteet

Maanteiden sekä katujen ja yksityisteiden onnettomuuksia tarkasteltiin myös kasaumapisteittäin. Kasaumapisteessä on tapahtunut vähintään viisi onnettomuutta tai vähintään kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta tien linjaosuudella enintään 400 metrin etäisyydellä toisistaan sekä liittymässä enintään 200 metrin säteellä liittymästä. Jokaiselle kasaumapisteelle laskettiin riskiluku, jotta kasaumapisteitä voitaisiin verrata keskenään. Riskiluku on kasaumapisteessä tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärän summa painottaen henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella viisi ja omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia kertoimella yksi. Kertoimilla painotettiin henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia omaisuusvahinkoon johtaneisiin onnettomuuksiin nähden. Katuverkon osalta kaikkien onnettomuuksien tapahtumapaikkaa ei voitu puutteellisten tietojen vuoksi tarkasti paikantaa. Kasaumapisteiden onnettomuuksissa ei ole mukana alkoholionnettomuuksia eikä hirvi- ja peuraonnettomuuksia.

Tehtyjen tarkastelujen perusteella onnettomuuksista ei muodostunut kasaumapisteitä.

Onnettomuuskustannukset

Kaavin liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 1,9 milj. € vuodessa. Tästä kunnan osuudeksi on arvioitu 20-30 %. Todellisuudessa onnettomuuksista aiheutuneet kustannukset ovat vielä suuremmat, koska suuri osa erityisesti kevyen liikenteen loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista ei tule poliisin tietoon ja sitä kautta viralliseen onnettomuustilastoon. Näiden tilastojen ulkopuolelle jääneiden onnettomuuksien kustannukset eivät ole em. kustannuksissa mukana.

Yhteenveto

- Kaavin kunnan alueella tapahtui onnettomuuksia vuosina 2007-2011 yhteensä 110.
- Onnettomuuksissa loukkaantui 23 ja kuoli yksi henkilö.
- Eniten onnettomuuksia tapahtui maantiellä 573.
- Eniten tapahtui yksittäisonnettomuuksia.
- Kunnan alueella tapahtuneista poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset olivat keskimäärin 1,9 milj. € vuodessa.

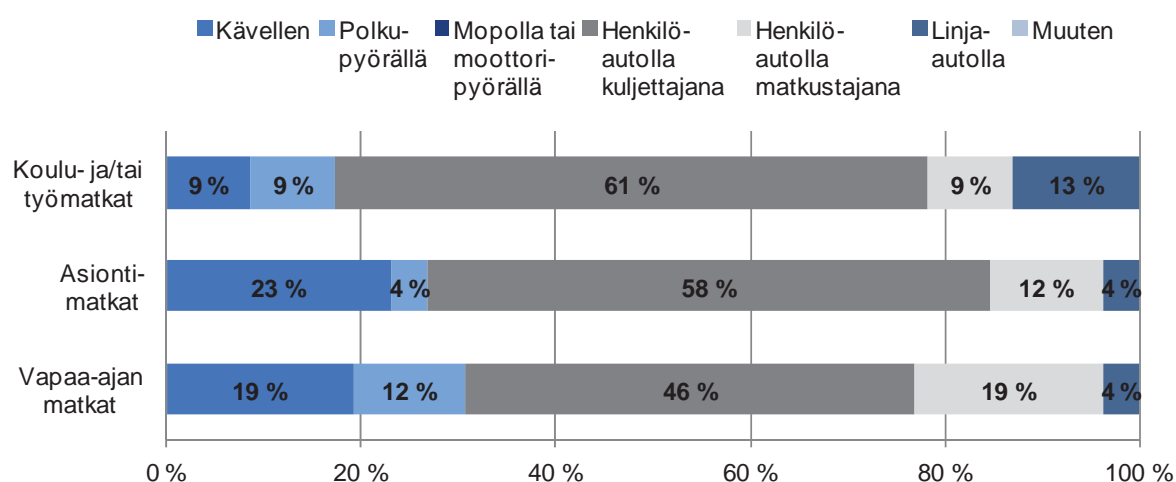
Liikenneturvallisuuskyselyt

Kaavin liikenneturvallisuusongelmia kartoitettiin kevään ja alkukesän 2012 aikana tehdyillä asukaskyselyillä sekä loppukevään ja alkusyksyn 2012 aikana tehdyillä koululaiskyselyillä. Aukkaat vastasivat kyselyyn internetissä tai paperilomakkeilla ja koululaiset internetissä. Asukaskyselystä tiedotettiin paikallisissa lehdissä, paikallisradiossa sekä kunnan internet-sivuilla.

Työn aikana pidettiin yleisötilaisuus lokakuussa 2012 Kaavin markkinoiden yhteydessä. Tilaisuudessa esiteltiin kyselyissä ja onnettomuusanalyysissä esille tulleita ongelmakohteita sekä ehdotuksia liikenneympäristön parantamistoimenpiteiksi. Lokakuussa järjestettiin myös Liikenneturvan ja poliisin yhteistyönä näkymistempaus. Tempauksessa jaettiin heijastimia ja pyörän valoja aamun koululais- ja työmatkaliikenteen aikaan. Toimenpide-ehdotukset pidettiin nähtävillä kahden viikon ajan kunnan internet-sivuilla.

Asukaskysely

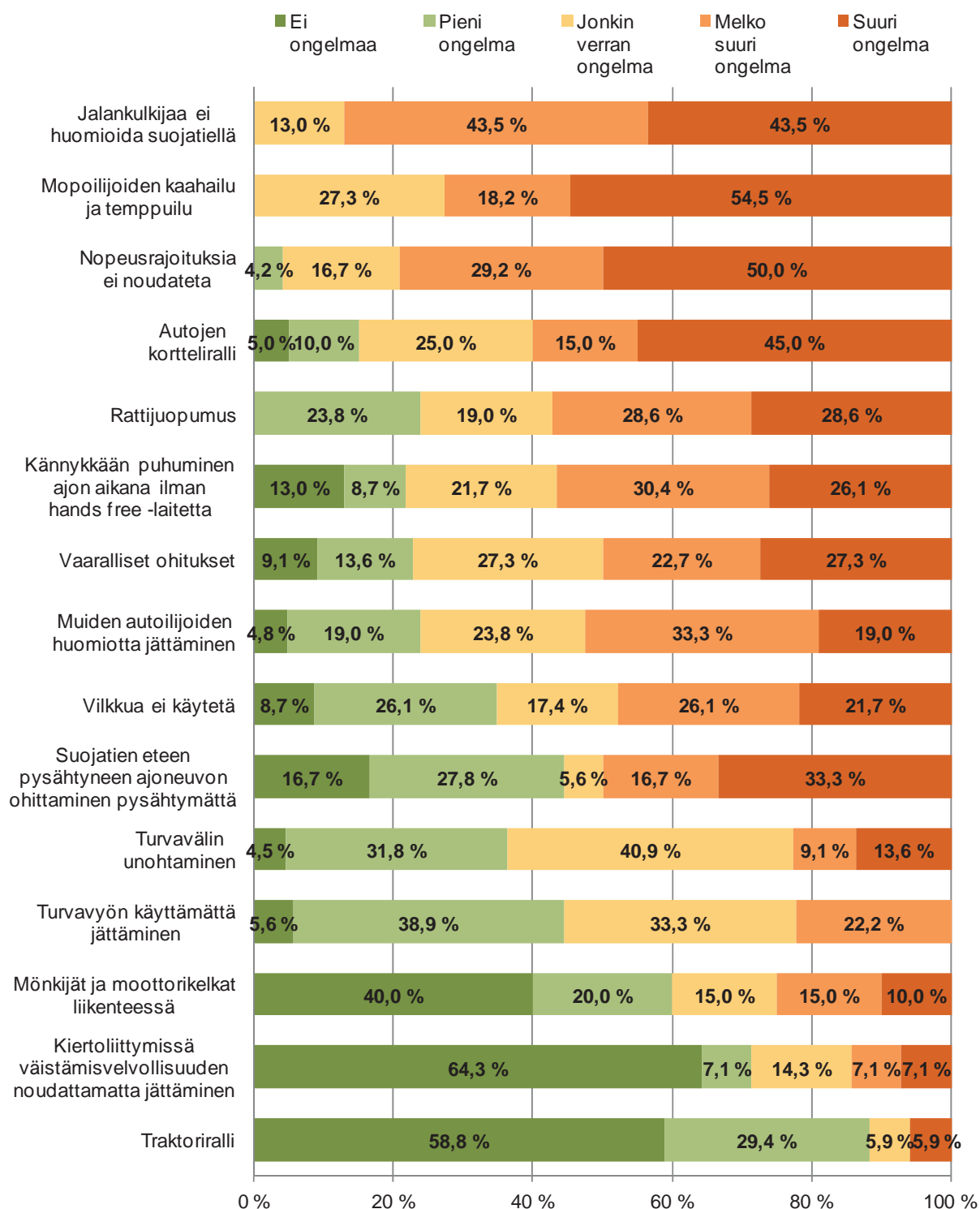
Asukaskyselyyn saatiin yhteensä 26 vastausta. Vastaajista 77 % oli naisia ja suurin osa (58 %) vastaajista kuului ikäluokkaan 40-63 vuotta. Suurin osa (56 %) vastaajista oli työssäkäyviä, eläkeläisiä vastaajista oli 20 %. Vastaajista 69 % asui taajamassa ja 92 %:lla oli ajokortti. Vastaajat liikkuvat matkansa pääasiassa henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana (Kuva 8).



Kuva 8. Vastaajien liikkuminen eri matkoilla.

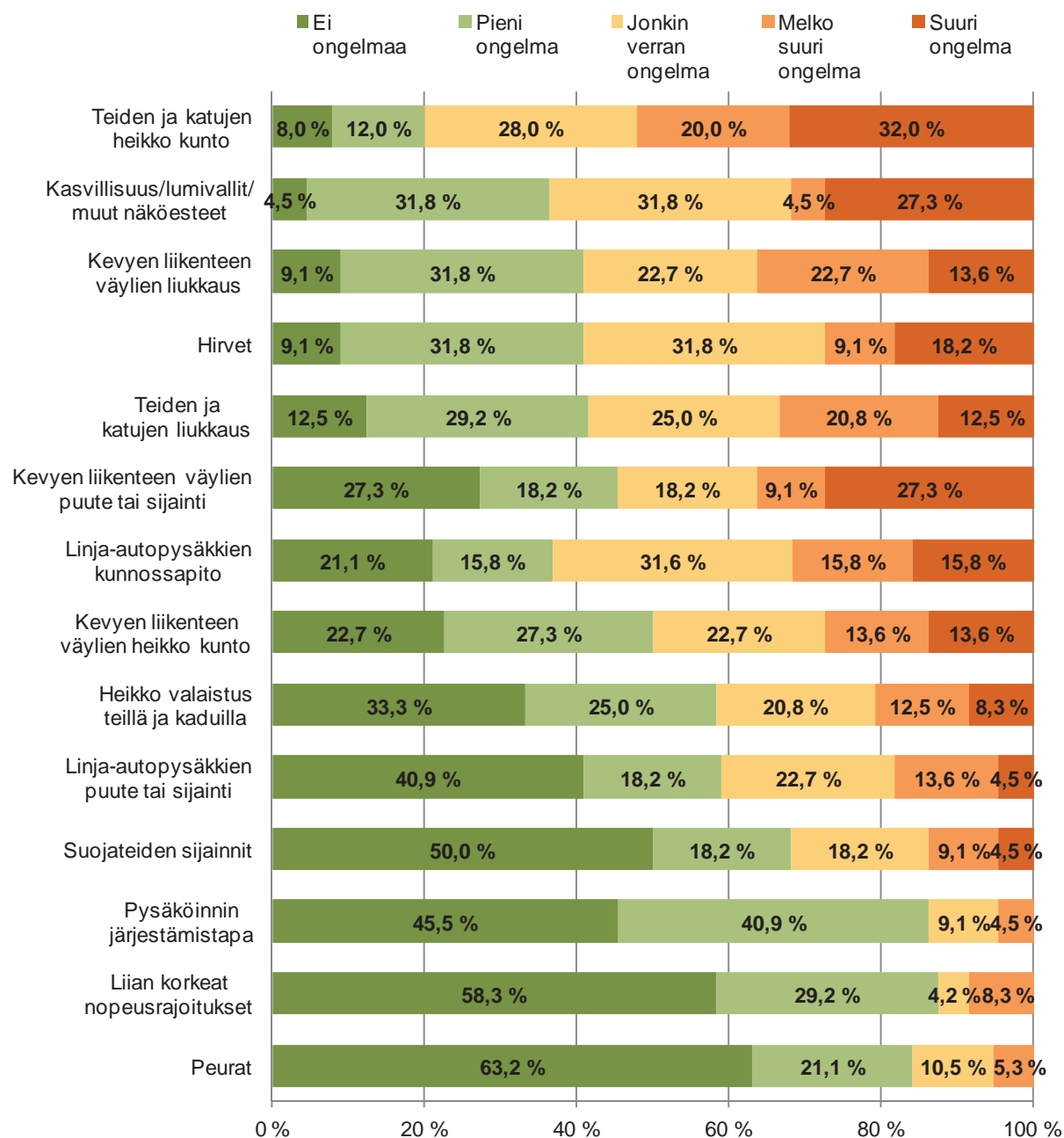
Vastaajista 39 % piti liikkumista Kaavilla melko turvallisena. Kukaan vastaajista ei pitänyt liikkumista erittäin turvallisena. Vastaajista 39 % ei pitänyt liikkumista turvallisena muttei kovin vaarallisenakaan ja 4 % piti liikkumista melko vaarallisena. Noin 19 % vastaajista piti liikkumista erittäin vaarallisena.

Kaavin suurimpina asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät jalankulkijan huomiotta jättämistä suojatiellä, mopoilijoiden kaahaamista ja temppuilua sekä nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin traktorirallia sekä kiertoliittymissä väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättämistä. (Kuva 9)



Kuva 9. Asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

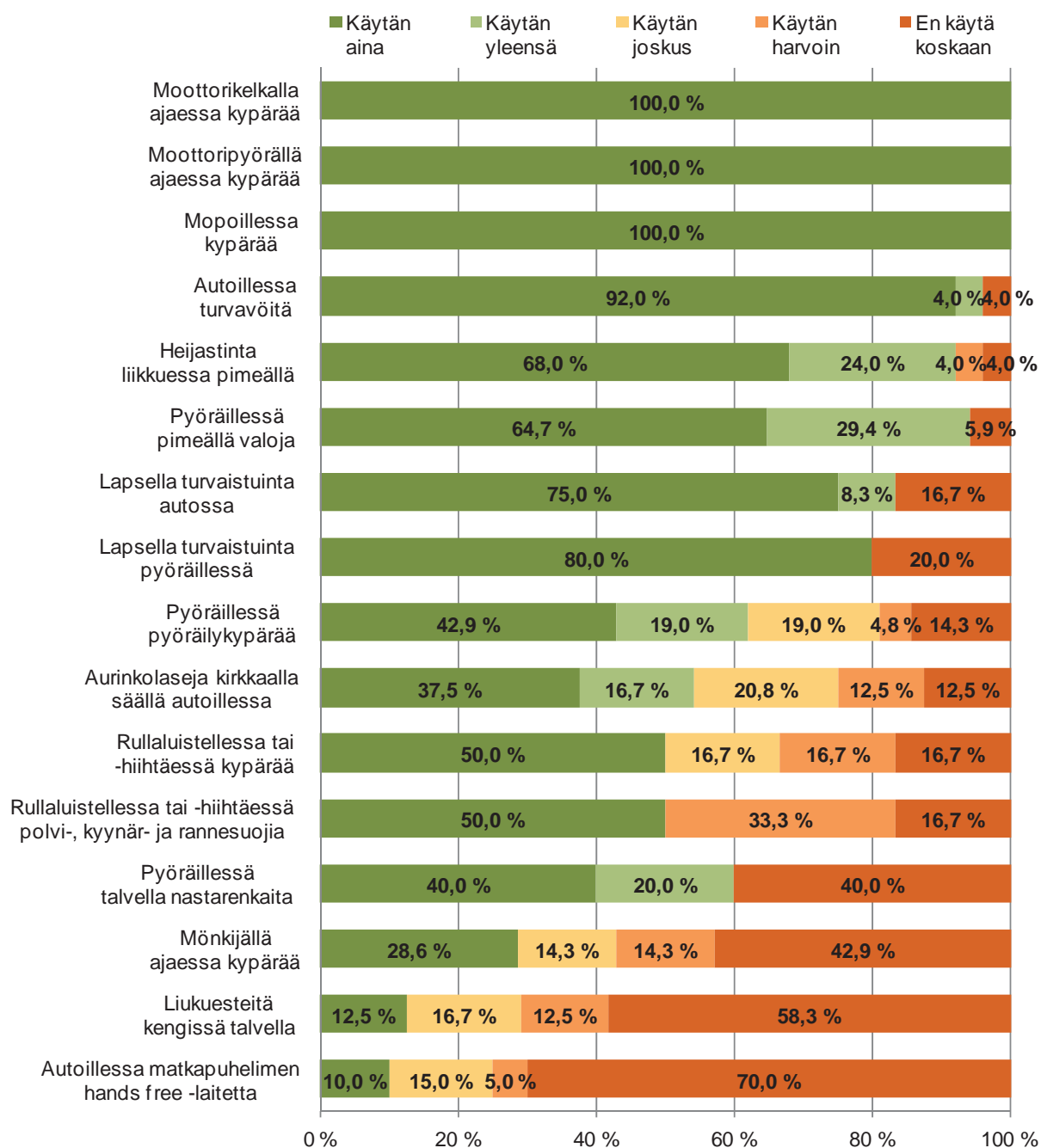
Kaavin suurimpina liikenneympäristöön liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät teiden ja katujen heikkoa kuntoa, näkemäesteitä (kasvillisuus, lumivallit yms.) sekä kevyen liikenteen väylien liukkautta. Vähiten ongelmallisina asioina pidettiin peuroja ja liian korkeita nopeusrajoituksia. (Kuva 10)



Kuva 10. Liikenneympäristöön liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

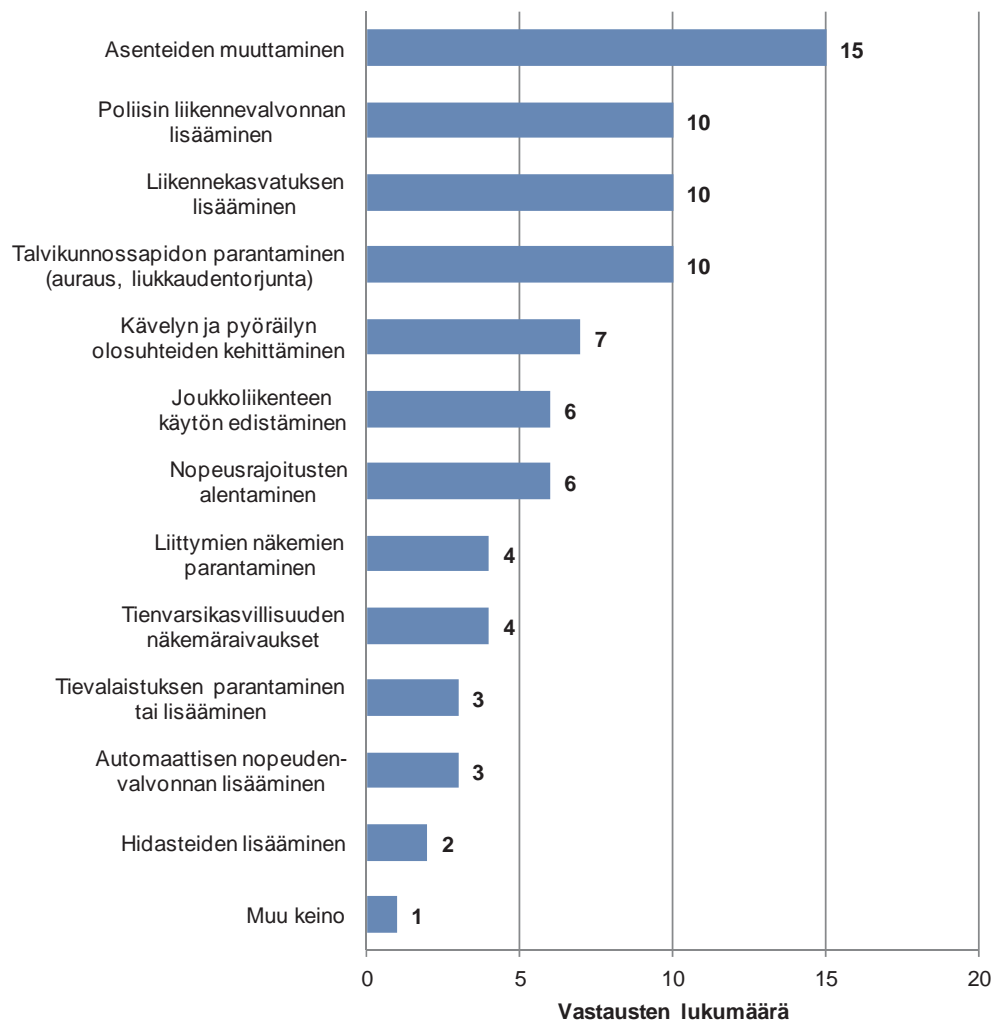
Yleisesti vastaajat pitivät asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyviä ongelmia suurempina ongelmina kuin liikenneympäristöön liittyviä ongelmia. (Kuva 9 ja Kuva 10)

Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten moottorikelkalla, moottoripyörällä ja mopolla ajaessa kypärää sekä autoillessa turvavöitä. Vähiten käytettyjä turvavälineitä olivat matkapuhelimen hands free -laite autoillessa ja liukuesteet kengissä talvella. Myös pyöräilykypärää käytetään vähän etenkin kun huomioidaan, että laki velvoittaa sen käyttöön. (Kuva 11)



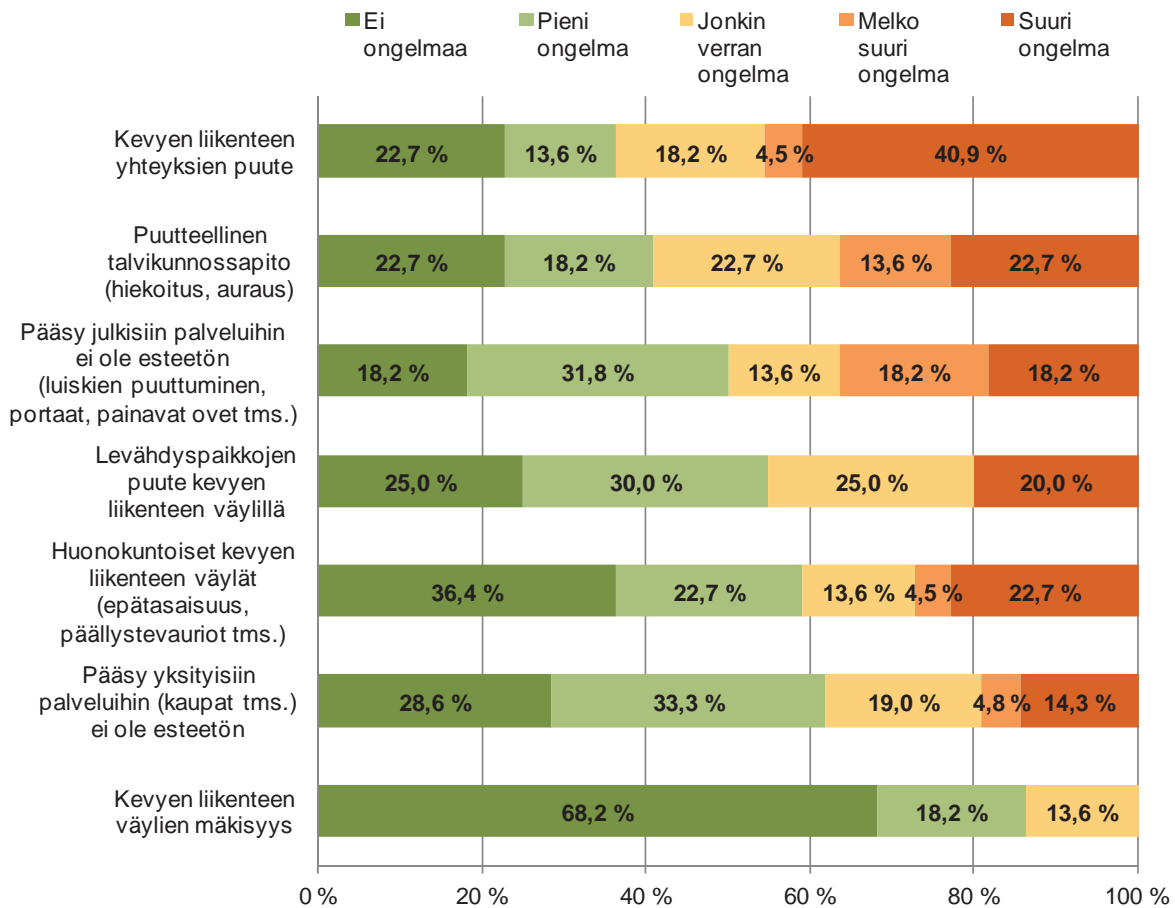
Kuva 11. Vastaajien turvavälineiden käyttäminen.

Vastaajat pitivät tärkeimpänä liikenneturvallisuuden parantamiskeinona asenteiden muuttamista. Vähiten tärkeänä keinona pidettiin hidasteiden lisäämistä. (Kuva 12)

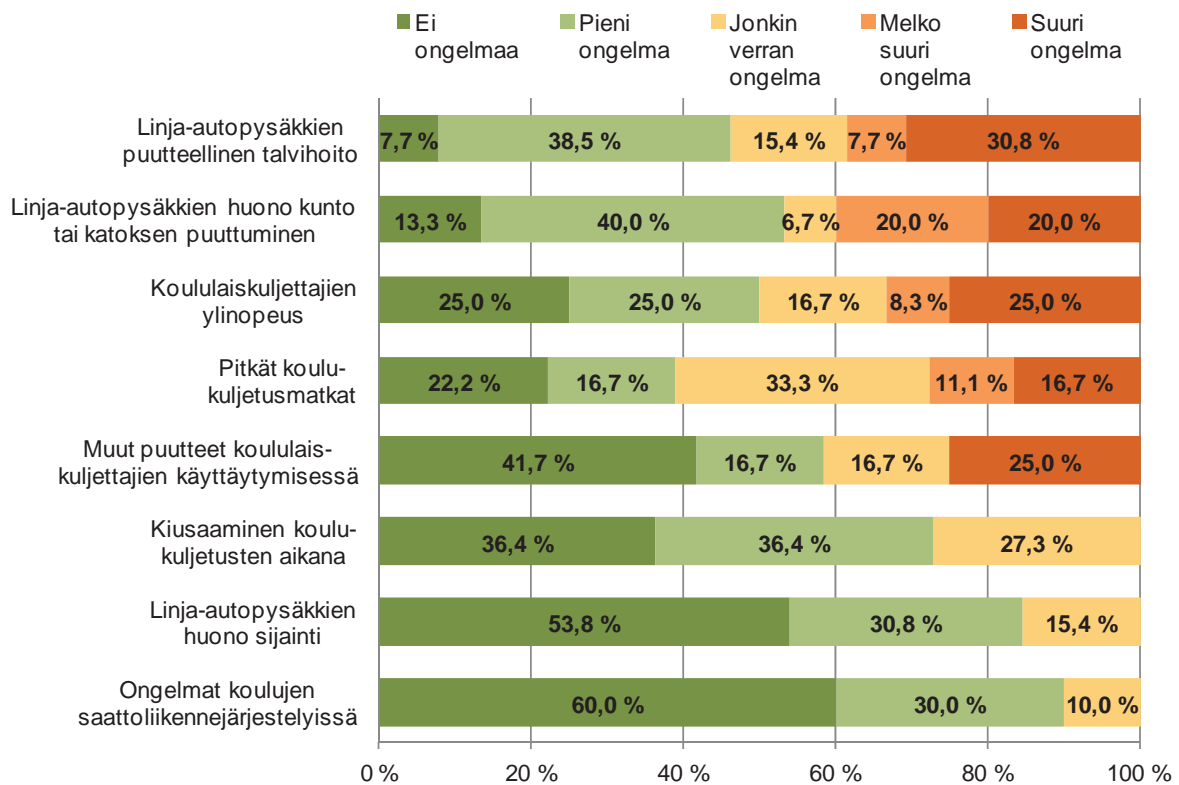


Kuva 12. Tärkeimmät keinot liikenneturvallisuuden parantamiseksi asukaskyselyn perusteella.

Suurimpina esteettömyyteen liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät Kaavilla kevyen liikenteen yhteyksien puutetta, puutteellista talvikunnossapitoa sekä pääsyä julkisiin palveluihin. (Kuva 13). Koulukuljetusten suurimpina ongelmina vastaajat pitivät linja-autopysäkkien puutteellista talvihoitoa, huonoa kuntoa tai katosten puuttumista (Kuva 14).



Kuva 13. Esteettömyyteen liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella.

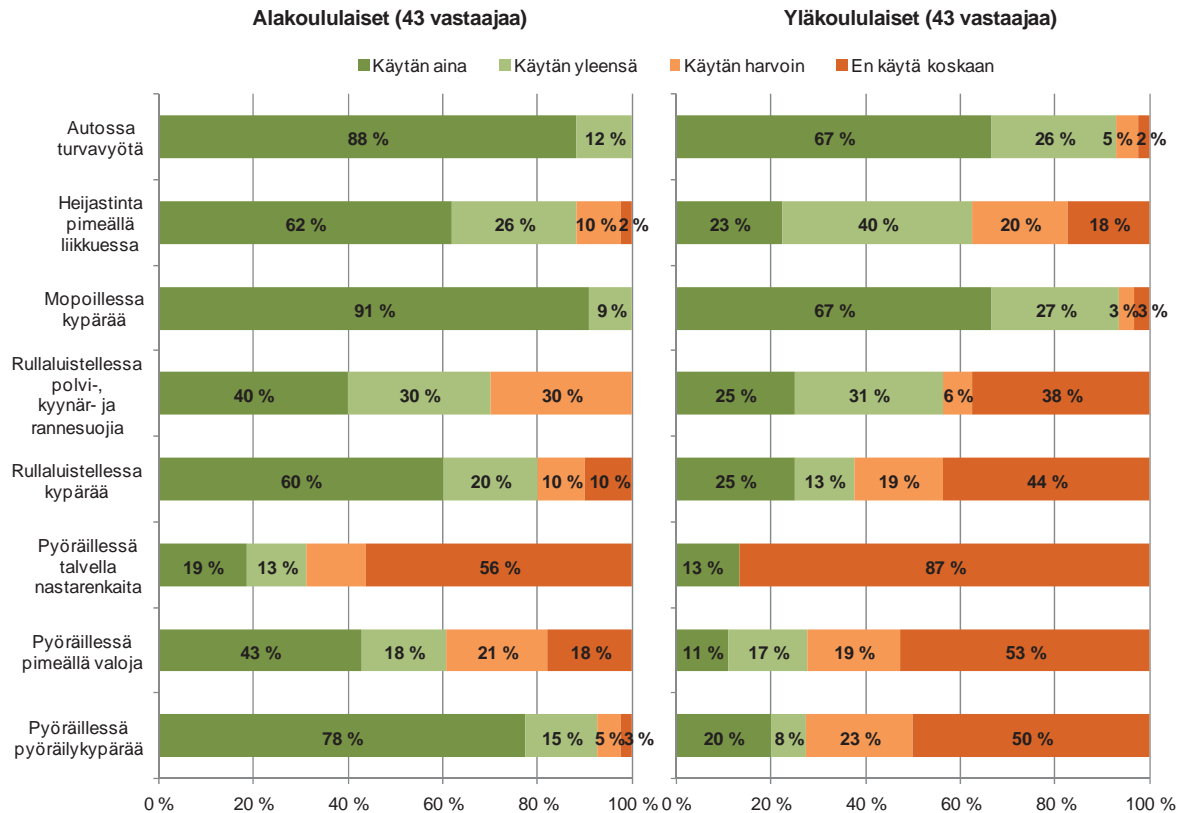


Kuva 14. Koulukuljetuksiin liittyvät ongelmat asukaskyselyn perusteella

Koululaiskysely

Suunnitelman yhteydessä tehtiin Kaavin koululaisille liikenneturvallisuuskysely. Kyselyyn vastasi koululaisia kaikilta luokka-asteilta. Vastauksia saatiin viidestä koulusta yhteensä 87 kpl.

Kyselyn mukaan koululaiset käyttivät turvavälineistä eniten kypärää mopoilla ja turvavyötä autossa. Erityisesti yläkoululaisten pyöräilykypärän käyttöaste on huolestuttavan alhainen.



Kuva 15. Kaavin koululaisten turvavälineiden käyttö.

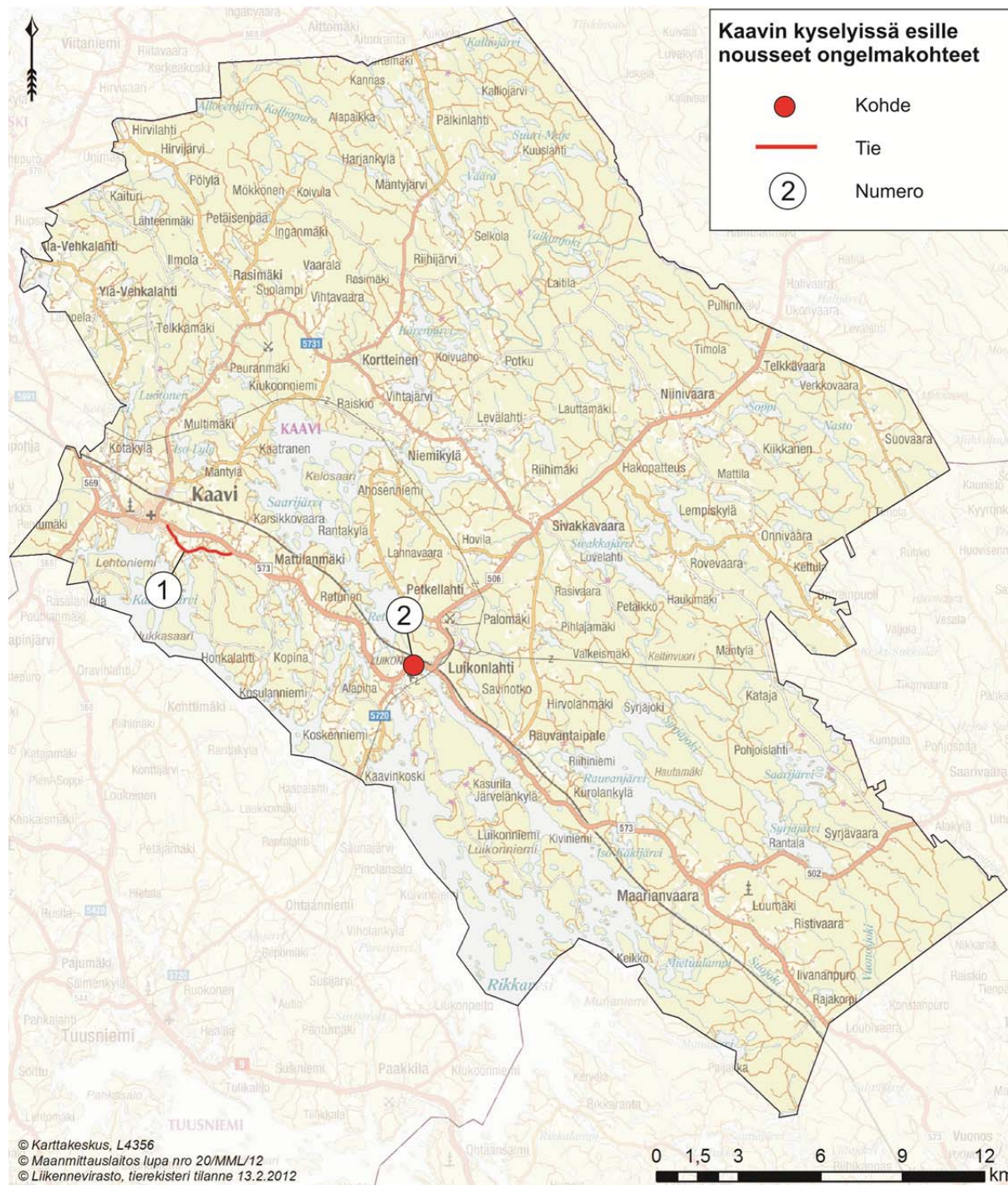
Asukas- ja koululaiskyselyssä esiin nousseet ongelmakohteet

Asukaskyselyssä asukailta kysyttiin liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita. Lisäksi koululaiskyselyiden yhteydessä koululaisilta kysyttiin koulumatkan vaaranpaikkoja. Kyselyjen tulokset analysoitiin yhdessä ongelmakohdekokonaisuuden selvittämiseksi. Asukas- ja koululaiskyselyissä ongelmakohteiksi luokiteltiin sellaiset kohteet, jotka kyselyyn vastanneet mainitsivat vähintään kolme kertaa. Asukaskyselyn vähäisen vastaajamäärän takia yksittäiset vastaukset hajaantuivat eri paikkoihin eikä vähintään kolmen maininnan kohteita ollut lainkaan. (Taulukko 3)

Koululaiskyselyn perusteella esiin nousi kaksi ongelmakohdetta, maantie 16466 (Miettilänmäentie) ja maantie 573 (Luikonlahdentie) Luikonlahden koulun kohdalla. (Taulukko 3 ja Kuva 16)

Taulukko 3. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelmakohteet Kaavilla. (Kuva 16)

Nro	Kohde	Maininnat		Riskiluku (jos kasauma- piste)	Ongelmat
		Asukas- kysely	Koulu- lais- kysely		
1	Mt 16466 Miettälänmäentie		4		Kapea tie
2	Mt 573 Luikonlahdentie Luikon- lahden koulun kohdalla		3		Vilkas liikenne, autojen korkeat nopeudet



Kuva 16. Asukas- ja koululaiskyselyissä esiin nousseet ongelmakohteet Kaavilla. (Taulukko 3)

Yhteenveto

- Suunnitelman laatimisen aikana tehtyyn asukaskyselyyn saatiin 26 vastausta ja koululaiskyselyyn 87 vastausta.
- Suurimpina asenteisiin ja liikennesääntöihin liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät jalankulkijan huomiotta jättämistä suoja- ja ajotiellä, mopoilijoiden kaahaamista ja temppuilua sekä nopeusrajoitusten noudattamatta jättämistä.
- Suurimpina liikenneympäristöön liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät teiden ja katujen heikkoa kuntoa, näkemäesteitä (kasvillisuus, lumivallit yms.) sekä kevyen liikenteen väylien liukkautta.
- Turvavälineistä vastaajat käyttivät eniten moottorikelkalla, moottoripyörällä ja mopolla ajaessa kypärää sekä turvavyötä autossa. Pyöräilykypärän käyttö on vähäistä.
- Vastaajat pitivät asenteiden muuttamista tärkeimpinä keinoina liikenneturvallisuuden parantamiseksi.
- Suurimpina esteettömyyteen liittyvinä ongelmina vastaajat pitivät kevyen liikenteen yhteyksien puutetta, puutteellista talvikunnossapitoa sekä pääsyä julkisiin palveluihin.
- Koulukuljetusten suurimpina ongelmina vastaajat pitivät linja-autopysäkkien puutteellista talvihoitoa, huonoa kuntoa tai katosten puuttumista.
- Kyselyiden perusteella ei noussut esiin selkeitä ongelmakohteita.

Tavoitteet

Tavoiteasettelun taustaa

Liikenneturvallisuustilanteen kehitykselle asetettavat määrälliset tavoitteet asetettiin seudullisesti ja ne johdettiin valtakunnallisen tieliikenteen turvallisuussuunnitelman sekä Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteista. Toiminnalliset tavoitteet asetettiin nykytila-analyysin sekä alueen erityispiirteiden pohjalta ohjausryhmässä ja niissä otettiin huomioon valtakunnallisessa ja alueellisessa kehityksessä viime vuosina tapahtuneet muutokset ja painotukset.

Valtakunnalliset tavoitteet

Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 linjaa valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön suuntaviivat ja määrittelee toimenpiteet tuleville vuosille. Suunnitelmaan on kirjattu turvallisuusvisio ja -tavoite, pitkän aikavälin suunnitelmaa tukevat strategiset linjaukset sekä toimenpiteet. Valtakunnallinen suunnitelma toimii pohjana alueellisen liikenneturvallisuustyön tavoiteasetannalle sekä toimenpiteiden suunnittelulle. Valtakunnallisessa suunnitelmassa asetettiin seuraava visio ja tavoite:

Turvallisuusvisio: Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Turvallisuustavoite: Liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (vuoden 2010 tasosta).

Suunnitelma asettaa tavoitteeksi liikenneturvallisuuden jatkuvan parantumisen siten, että:

- vuonna 2014 tieliikennekuolemia on enintään 218 eli enintään 40 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 eli enintään 24 kuolemaa miljoonaa asukasta kohti
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 5750.

Asukaslukuun suhteutettuna tavoite merkitsee sitä, että vuoteen 2014 mennessä Suomi saavuttaa johtavan liikenneturvallisuusmaan Ruotsin vuoden 2009 turvallisuustason (39 tieliikennekuolemaa/ milj. asukasta). Loukkaantumisten määrää koskeva tavoite vastaa hieman yli 25 %:n vähenemää vuodesta 2010 ja merkitsee keskimäärin 192 loukkaantumista vähemmän vuosittain. Nuorten ja iäkkäiden liikenneturvallisuuteen kiinnitetään erityistä huomiota, koska heidän onnettomuusriskinsä on korkea. Tavoitteena on, että heidän turvallisuustasonsa lähenee keskimääräistä tasoa.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on esitetty seuraavat kuusi keskeistä toimenpidekokonaisuutta:

Ajokunto

1. Rattijuopumuksen vähentäminen
2. Ajoterveyden arviointi

Liikennekäyttäytyminen

3. Nopeusrajoitusten noudattaminen ja turvalaitteiden käyttö
4. Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

5. Taajamaliikenteen rauhoittaminen

Maanteiden turvallisuuden parantaminen

6. Kuolemien torjunta pääteillä

Kaikille toimenpidekokonaisuuksille on määritetty tarkemmat keskeiset toimet, vastuutaho(t) ja etenemispolku.

Kestävä ja turvallinen liikkuminen Itä-Suomessa

Itä-Suomen liikenneturvallisuussuunnitelma linjaa Itä-Suomen liikenneturvallisuustyön vuosille 2012–2014. Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on vähentää merkittävästi liikennekuolemien ja liikenteessä loukkaantuneiden määrää Itä-Suomessa. Liikenneturvallisuusvisiossa korostuu myös viisaan liikkumisen edistäminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi on suunniteltu laajan keinovalikoiman sisältävä toimenpideohjelma, jossa myös vastuutahoja on useita. Tiiviillä yhteistyöllä ja monipuolisilla toimenpiteillä pyritään hyvään vaikuttavuuteen.

Liikenneturvallisuustyön visio: Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti Itä-Suomen liikenteessä. Liikkuminen kehittyy yhä kestävämpään suuntaan ja arjen kulkumuotovalinnat viisastuvat.

Nollavision määrälliset tavoitteet:

- vuonna 2014 Itä-Suomessa on tieliikennekuolemia enintään 32
- vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 20
- vuonna 2020 tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä on enintään 625

Käytännön liikenneturvallisuustyön tavoitteet:

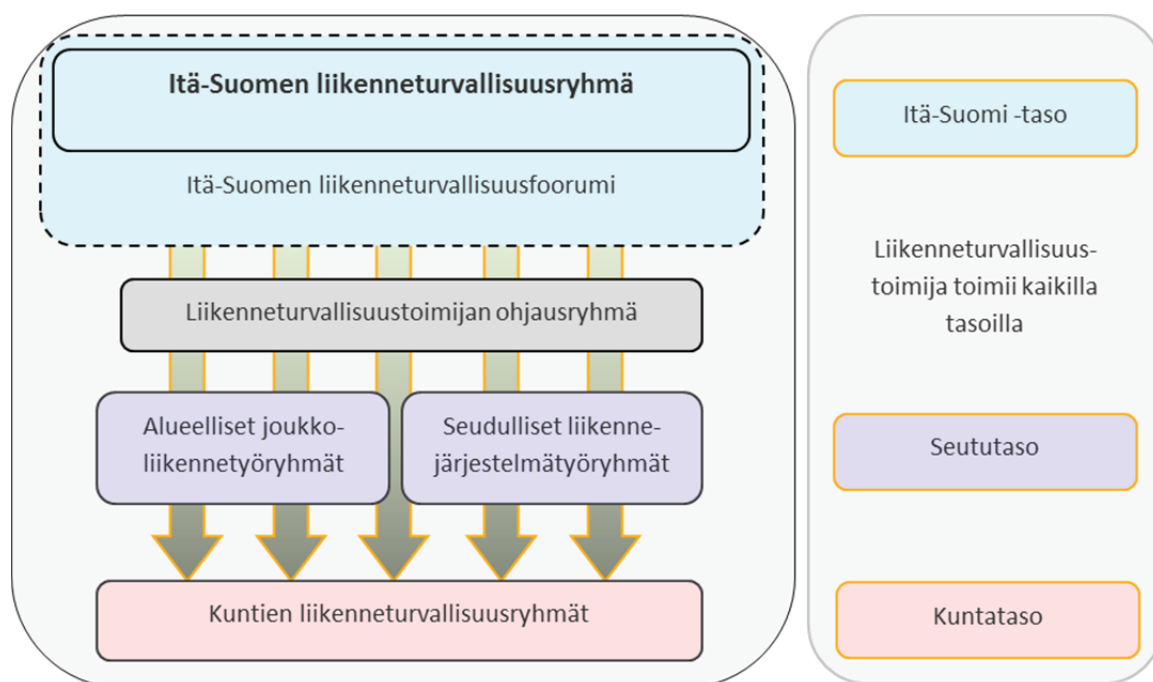
- Tietämys ajoterveyden ja ajokunnon vaikutuksista liikenteessä selviytymiseen lisääntyy.
- Riskikäyttäytyminen ja nuorten liikenneonnettomuudet vähenevät.
- Taajamien, pääteiden ja rautateiden tasoristeysten turvallisuus paranee.
- Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden yhteistyönä.
- Hirvieläinonnettomuuksien määrä vähenee.
- Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy.

Suunnitelman toimenpideohjelma sisältää tavoitteiden mukaiset toimenpidekokonaisuudet. Lisäksi erillisinä toimenpidekokonaisuuksina on esitetty liikenneturvallisuustyön kehittäminen ja viestintä. Toimenpiteet kohdistuvat alueen liikkujiin (asukkaat ja matkailijat), organisaatioihin ja päättäjiin, maankäytön suunnitteluun, liikenneympäristöön sekä kulkuvälineisiin. Myös vastuutahoja on useita. Laajalla keinovalikoimalla ja yhteistyöllä tavoitellaan toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyön koordinoitavastuu on Pohjois-Savon ELY-keskuksella. Liikenneturvallisuustyöstä vastaavat merkittävimmät toimijat ovat ELY-keskukset, kunnat ja kaupungit, Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitokset, autokoulut ja oppilaitokset, maakuntien liitot sekä erilaiset vapaaehtoiset organisaatiot ja järjestöt. Kaikilla toimijoilla on omat tehtäväkenttänsä, vastuunsa, tavoitteensa ja toimintasuunnitelmansa. Toimijoiden yhteistyö ja eri osapuolien toiminnan tuntemus ovat järjestelmällisen liikenneturvallisuustyön perusta.

Itä-Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaa ELY-keskuksen johtama poikkihallinnollinen Itä-Suomen liikenneturvallisuusryhmä. Liikenneturvallisuusyhteistyötä ja -keskustelua tukemaan on luotu Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumi, joka kutsutaan säännöllisesti koolle. Kuntien liikenneturvallisuustyötä puoles-

taan tukee ELY-keskuksen Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimija -hanke, jossa myös kunnat ovat mukana. Kunta- ja seututasolla toimivat kuntien liikenneturvallisuusryhmät, seudulliset liikennejärjestelmätyöryhmät sekä alueelliset joukkoliikenneryhmät.



Kuva 17. Liikenneturvallisuustyön koordinointi Itä-Suomessa.

Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet

Kuopion seudun määrälliseksi liikenneturvallisuustavoitteeksi asetettiin valtakunnan ja Itä-Suomen tavoitteiden mukaisesti nollavisio: **Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä**. Onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää seurataan vuosittain ja sitä peilataan Itä-Suomen tavoitteisiin. Tavoitteen mukaisesti vuonna **2020 Kuopion seudun liikenteessä loukkaantuu enintään 108 ihmistä** (75 % vuoden 2010 tasosta).

Toiminnalliset liikenneturvallisuustavoitteet asetettiin nykytilan selvityksessä esille nousseiden ongelmien pohjalta varmistaen, että ne tukevat valtakunnallisia ja Itä-Suomen tavoitteita. Asetetut tavoitteet ohjasivat suunnitelmassa esitettyjen liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden sekä liikenneturvallisuustyön toimenpiteiden suunnittelua.

Kuopion seudun liikenneturvallisuustavoitteet:

- Liikenneturvallisuustyö on jatkuvaa, koordinoitua ja vaikuttavaa. Yritykset, järjestöt ja muut paikalliset yhteisöt osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön.
- Rattijuopumukseen, ylinopeuksiin ja turvavälineiden käyttämättömyyteen puututaan monipuolisella keinovalikoimalla.
- Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden yhteistyönä erityisesti vilkkaissa matkailu- ja kesäasukaskunnissa.
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen, iäkkäiden ja työmatkaliikenteen turvallisuuteen sekä esteettömyyteen vaikuttaminen ovat lähivuosien toiminnan painopistealueita.
- Liikenneympäristön parantamisessa painottuu taajamaliikenteen rauhoittaminen, koulumatkojen liikenneturvallisuus, pääteiden pistemäiset ongelmakohteet sekä rautateiden tasoristeykset.
- Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy ja kävelyn ja pyöräilyn arvostus lisääntyy sekä suunnittelussa, päätöksenteossa että toteutuksessa.
- Liikenneturvallisuustyön tukena käytetään liikenneturvallisuustoimijaa.

Liikenneympäristön parantamistoimenpiteet

Suunnittelun lähtökohdat

Kyselyjen ja haastattelujen, onnettomuusanalyysien, aloitteiden, nähtävillälön ja yleisötilaisuuden sekä maastokäyntien perusteella esiin nousseet ongelmakohteet toimivat lähtökohtana liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Lisäksi parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat työn aikana määritellyt tavoitteet esitettyine painopistealueineen (taajamat, turvalliset koulureitit, pääteiden pistemäiset ongelmakohteet sekä rautateiden tasoristeykset) sekä seudulle muodostetut kunnille yhteiset periaatteet.

Toimenpiteiden suunnittelussa painotettiin pieniä, mutta tehokkaita toimenpiteitä. Toimenpiteiden osalta tarkistettiin niiden tehokkuus ja vaikuttavuus eri käyttäjäryhmien, erityisesti lasten ja nuorten sekä ikääntyneiden kannalta.

Toimenpiteet on esitetty ongelmakohteittain sisältäen rakenteelliset ja liikenteenohjauksen toimenpiteet. Lisäksi on esitetty kunnossapitoon, esteettömyyteen ja joukkoliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Kartoissa esitetty toimenpidenumerointi viittaa liitteenä oleviin taulukoihin.

Toimenpiteet on esitetty tarkemmin raportin liitteenä 1 olevissa toimenpidekartoissa ja -taulukossa. Taulukoissa on esitetty lisäksi toimenpiteiden toteuttamiskustannukset, kiireellisyysluokat ja vastuutahot. Toimenpiteet jaettiin nopeasti ilman erillistä suunnittelua toteutettavissa oleviin ns. pikatoimenpiteisiin sekä kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan (2013-2016, 2017-2020, 2021-). Jotta luokitus tukisi mahdollisimman hyvin vuosikohtaista pienten toimenpiteiden toteuttamissuunnittelua ja -vaiheistusta, taulukoissa on eroteltu suuremmat ns. erillisrahoituksella toteutettavat toimenpiteet. Taulukoissa esitetty toimenpiteiden kustannusjako on ohjeellinen ja siitä neuvotellaan aina tapauskohtaisesti tarkemmin.

Toimenpiteiden osalta on huomiotavaa, että suuria valtateiden ja ratojen parantamishankkeita sekä nykyisin myös keskisuuria, esim. kiertoliittymätyypisiä hankkeita toteutetaan entistä vähemmän perusväylänpidon rahoituksella. Tässä suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovatkin pääosin edellä mainittuja pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä, joiden toteuttaminen jaettiin eri kiireellisyysluokkiin tukemaan juuri kunnan ja ELY-keskuksen vuosikohtaista suunnittelua. Suurten tie- ja ratahankkeiden toteuttamisesta päätetään tapauskohtaisesti eduskunnan päätöksillä ja niiden edistämistä tehdään niin kunta-, seutu-, kuin myös maakuntatasolla. Kunnan kannalta on tärkeää edistää erillisrahoitettavista kohteista mm. kevyen liikenteen väylän rakentaminen Kellolahdentielle (mt 573).

Toimenpiteiden kirjaamisessa kiinnitettiin huomiota suunnitelman päivitettävyyteen. Toimenpideehdotusten taulukot toimitettiin erillisinä tiedostoina tilaajalle päivittämistä varten. Toimenpiteitä on helppo poistaa tai lisätä taulukoihin. Lisäksi taulukoissa on seurantasarake, johon lisätään merkintä, kun toimenpide on toteutettu.

Seudulle yhteiset periaatteet

Työn aikana määriteltiin Kuopion seudun kunnille yhteiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet ohjaamaan sekä yksittäisten toimenpiteiden muodostamista että määrittelemään toimintalinjoja koskien esim. asuinalueiden nopeusrajoitusjärjestelmiä. Seuraavassa on esitetty asiakohdittain määriteltyjen periaatteiden sisältö. Periaatteita sovellettiin toimenpiteiden suunnittelussa. Yksittäisiä pieniä toimenpidekohteita ei ole kuitenkaan lueteltu erikseen esim. suojateiden liikenteenjakajien tehostevarsia koskien, vaan periaatteiden soveltaminen käytäntöön konkreettiseksi yksittäiseksi kohteeksi tapahtuu kunnan ja osin ELY-keskuksen päivittäisen ja vuosittaisen pienten toimenpiteiden suunnittelun ja mm. alueurakoiden kautta. Esteettömyyttä koskevat periaatteet on omassa luvussa (Esteettömyys).

Nopeusrajoitusjärjestelmä

Ajonopeudella on jalankulkijan ja ajoneuvon törmäystilanteessa suuri merkitys. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys törmäystilanteessa kasvaa jyrkästi ajonopeuden noustessa. Jalankulkijan todennäköisyys kuolla ajoneuvon törmäysnopeuden ollessa 40 km/h on lähes kaksinkertainen verrattuna tilanteeseen jossa nopeus on 30 km/h.

Seudun taajamissa on nykyisin voimassa pääosin aluenopeusrajoitus 40 km/h. Viime aikoina on kuitenkin yhä useammassa kunnassa ja kaupungissa siirrytty käyttämään varsinkin asuinalueilla, mutta paikoin myös taajamien pääkaduilla 30 km/h nopeusrajoitusta. Rajoitukset tulee kuitenkin kokea ymmärrettäviksi, nopeusrajoitusjärjestelmän tulee olla selkeä ja liikenneympäristön tulee tukea nopeusrajoituksia. Nopeustasoja alentamalla olisi mahdollista selkeästi parantaa liikenneturvallisuutta; esim. törmäystilanteissa em. nopeuksien ero on suuri.

Asuinalueiden aluenopeusrajoitukset esitetään jatkossa muutettavaksi 30 km/h:iin. Muutamilla alueilla ko. nopeusrajoitus on jo nykyisin käytössä, joten periaatteen laajentaminen koko seudulle yhtenäistää ja selkeyttää käytäntöjä. Aikataulu rajoitusten asettamiselle sekä rajoituksen piiriin otettavat alueet päätetään erikseen seudun kunnissa. Maksiminopeusrajoitus taajama-alueilla on 50 km/h ja sen käyttäminen edellyttää turvallisia ja korkeatasoisia risteämisjärjestelyjä.

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt

Asuinalueiden väistämisvelvollisuuskäytännöt ovat osin sekavia. Asuinalueilla olevien tonttikatujen väliset liittymät esitetään muutettaviksi tasa-arvoisiksi (ajonopeuksien hillitsemiseksi). Erityiskohteissa voidaan kuitenkin esim. näkemäsyistä käyttää kolmioita. Pääkadut säilytetään lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettuina kokoojakatuihin ja kokoojakadut tonttikatuihin nähden. Jotta väistämisvelvollisuuskäytäntöjä noudatetaan, tulee niiden olla selkeitä, ymmärrettäviä ja johdonmukaisia.

Hidasteiden käyttöperiaatteet

Hidasteiden käytöllä tulee pyrkiä tukemaan nopeusrajoitusten noudattamista ja niiden ymmärrettävyyttä. Hidasteilla voidaan myös viestiä esim. taajama-alueelle tulosta ("taajamaportti") ja laajemmin liikkumisympäristön luonteesta.

Hidasteita, erityisesti korotettuja suojateitä ja liittymiä esitetään käytettäväksi koulureiteillä ja koulujen lähiympäristöissä sekä vilkkaissa kevyen liikenteen ylityspaikoissa, joissa on tarpeen hillitä ajonopeuksia ja turvata kevyen liikenteen ylityksiä. Joukkoliikennereiteillä esitetään käytettäväksi loivapiirteisiä hidastetöyssyjä. Korotuksille ja töyssyille vaihtoehtoisina ratkaisuin voidaan käyttää myös keskisaarekkeellisia suojateitä, kavennuksia, sivusiirtymiä ym., mikäli töyssyjen käyttö ei esim. melusta, tärinästä tai kohteen liikennemääristä johtuen ole mahdollista.

Hidasteiden käytössä tulee ottaa huomioon tien/kadun luonne (tontti-, kokooja- ja pääkadut ym.). Mitä vilkkaampi kohde on, sitä tarkemmin tulee selvittää hidastetyypin soveltuvuutta. Hidastetyypin valinnalla on myös suuri merkitys sen ajettavuudelle ja tätä kautta hyväksyttävyydelle.

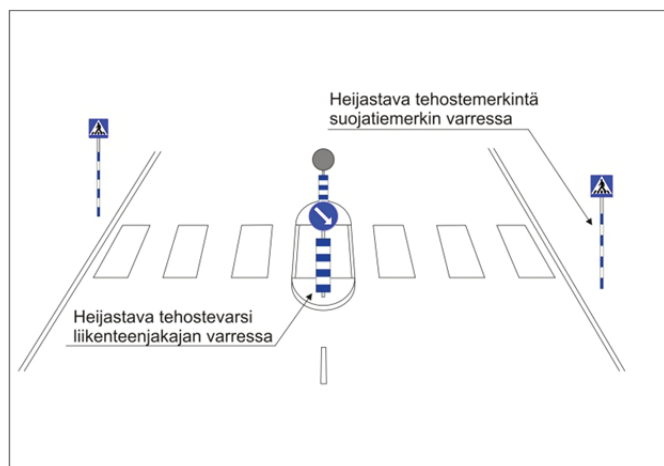
Nopeusrajoitusten ajoratamaalaukset

Nopeusrajoitusten ajoratamaalauksia esitetään käytettäväksi erityiskohteissa kuten koulujen ja päiväkotien ympäristöissä sekä paikoissa, joissa halutaan muuten kiinnittää huomiota nopeusrajoitukseen (nopeusrajoitusten muutoskohdat, taajama-/asuinalueelle saapuminen, taajaman kokoojakadut sekä pääväylät/taajamatiet).

Suojateiden ja liittymien havaittavuus

Suojateiden havaittavuuden parantaminen on tärkeää suojateiden turvallisuuden parantamiseksi. Keinona esitetään tehostevarsien asentamista tärkeimpien ja yllättävissä kohdissa sijaitsevien tai muutoin vaikeasti havaittavien suojateiden liikenteenjakaajiin ja suojatiemerkkeihin. Suojateiden merkitseminen tulee tarkistaa järjestelmällisesti vastaamaan nykyisiä suunnitteluohjeita. Myös suojatiemaalausten kunnossapitäminen on havaittavuuden kannalta tärkeää.

Lisäksi yleisesti liittymien havaittavuuden ja turvallisuuden parantamiseksi kaikkiin maanteiden liittymien liikenteen jakajiin esitetään asennettavaksi tehostevarret.



Kuva 18. Esimerkkikuva tehostevarsien käyttämisestä liikenteenjakaajissa ja suojatiemerkkien varsissa.

Suojatien ennakkovaroitusmerkki

Suojatien ennakkovaroitusmerkkiä (merkki nro 151) käytetään paikoissa, joissa suojatie ei ole muuten riittävän ajoissa kuljettajan havaittavissa. Merkkiä voidaan käyttää myös teillä, joilla suojateita on vain poikkeuksellisesti tai suojatie on ensimmäinen lähestyttäessä tieosuutta tai aluetta, jolla on useita suojateita.

Suojatien ennakkovaroitusmerkin yhteydessä voidaan käyttää myös lisäkilpeä 836 (invalidin ajoneuvo), jolloin se tarkoittaa, että tienkohdassa on erityisesti varottava vammaisia.



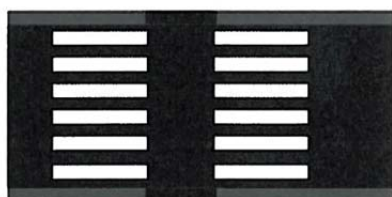
Kuva 19. Suojatien ennakkovaroitusmerkkiä käytetään kohteissa, joissa suojatie ei ole riittävän ajoissa kuljettajan havaittavissa.

Pyörätien jatkeen merkintä

Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkinnällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ajoradan ylityspaikka. Jos pyörätien jatke merkitään suojatiemerkin rinnalle tai keskelle, suojatien puoleista katkoviivaa ei merkitä. Pyörätien jatkeet tulee olla merkitty vuoden 2018 alusta lähtien.

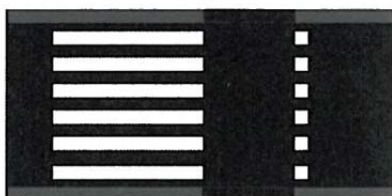
Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä

nopeusrajoitus	vähimmäisleveys		
>60 km/h	≥2,0	≥2,0	≥2,0
≤60 km/h	≥1,25	≥2,0	≥1,25



Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain

≥2,0	≥2,0	0,5
------	------	-----



Pyörätie

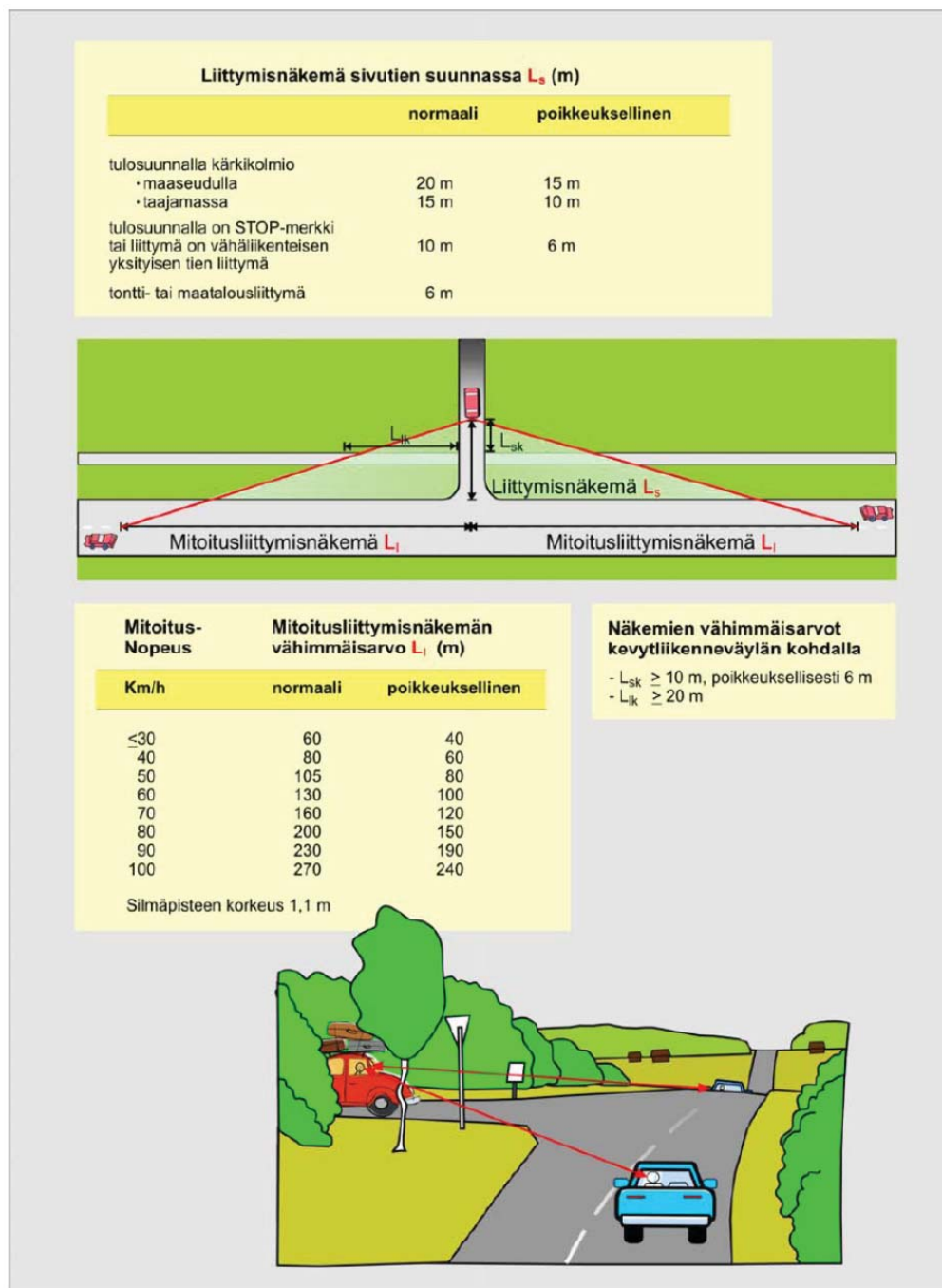
≥2,0



Kuva 20. Pyörätien jatkeen merkintä.

Yksityistieliittymien näkemäraivaukset maanteiden varsilla sekä ratojen tasoristeyksissä

Maanteiden yksityistieliittymien näkemäraivaukset ovat tienhoitokuntien vastuulla. Kunnat tiedottavat tienhoitokuntia sekä lähettävät ohjekuvat näkemäraivausten suorittamisesta muun rutiinitiedottamisen yhteydessä.



Kuva 21. Yksityistieliittymien mitoitusnäkemät (lähde: Yksityisteiden liittymät maanteihin, Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007).






Rautateiden tasoristeysten osalta tulee huomioida, että rata-alueella ja radan suoja-alueella* on radanpitäjällä oikeus poistaa näkemäesteet. Tienhoitokunnat voivat halutessaan itse huolehtia näkemäraivauksista vain radanpitäjän osoituksen mukaan ja radanpitäjän luvalla. Jotta näkemä tasoristeyksessä olisi hyvä, on 8 metrin päässä lähimmästä kiskosta nähtävä 6 kertaa radan suurimman sallitun nopeuden verran molemmille sivuille. Esimerkiksi jos junan nopeus on 140 km/h, mikä on junien suurin sallittu nopeus tasoristeyksessä, näkemän on oltava noin 840 metriä molempiin suuntiin. Lähde: Liikennevirasto, Rautatieosasto.

*Suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-alueita ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi. Lähde: Ratalaki 110/2007.

Mopoiilu kevyen liikenteen väylillä

Mopoiulun sallimisessa kevyen liikenteen väylillä pyritään selkeyteen ja jatkuvuuteen kaikkien Kuopion seudun kuntien alueella. Lähtökohtaisesti noudatetaan vuonna 2013 valmistunutta Liikenneviraston ohjetta 1/2013: Mopon paikka liikennenympäristössä. Ohjeen mukaan taajamassa mopolla ajoa pyörätiellä ei yleensä sallita. Myös taajaman ulkopuolella mopoa kuljetetaan yleensä ajoradalla, jos tien nopeusrajoitus on 80 km/h tai pienempi. Mopon paikka ympäristöstä ja nopeusrajoituksesta riippuen erityisehtoineen on esitetty alla olevassa taulukossa.

Taulukko 4. Mopoiulun erottaminen muusta ajoneuvoliikenteestä.

Nopeusrajoitus	Ympäristö	Mopon paikka
≤ 50 km/h		Lähes poikkeuksetta ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehto 1 täyttyy
60 km/h		Yleensä ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 2a täyttyvät
≤ 60 km/h		Yleensä ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 3 täyttyvät
70–80 km/h		Yleensä ajoradalla
		Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1, 2b ja 3 täyttyvät
> 80 km/h		Aina pyörätiellä
Erityisehdot		
1) Valta- ja kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkaa, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatien alittavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä.		
2a) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 500 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä). Jos tieosuudella on peräkkäin useita kiertoliittymiä, suositellaan mopojen kulkevan ajoradalla.		
2b) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä)		
3) Valta- ja kantatien varrella oleva pyörätie		

Seudulle tulisi laatia yhteinen selvitys mopon paikasta liikenteessä. Selvityksessä ja siinä esitettävillä toimenpiteillä jalkautetaan edellä mainittu periaate ja valtakunnalliset ohjeet seudulle. Tarvittavat toimenpiteet tulee toteuttaa tienpitäjien yhteistyönä. Toimenpiteiden toteuttamisen yhteydessä tulee muutoksista ja laajemmin myös mopoiulusta tiedottaa riittävän kattavasti.

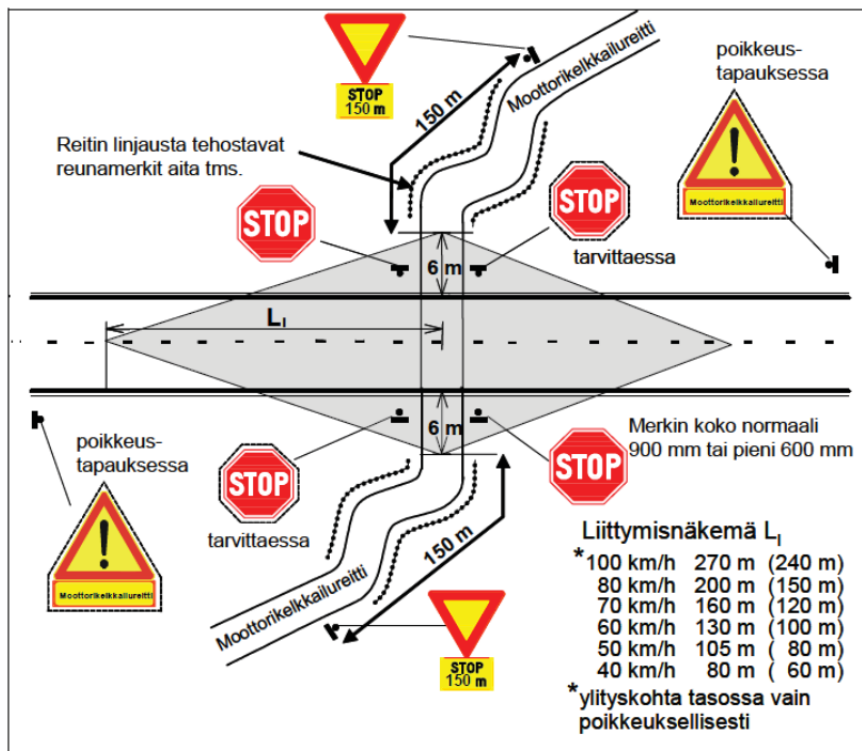
Lapsia-liikennemerkkien tarkistaminen

Lapsia-liikennemerkkien käyttö ei seudun kunnissa ole yhtenäistä. Lähtökohtaisesti lapsia-liikennemerkkiä tulee käyttää kohteissa, joissa liikkuu tavallista runsaammin lapsia (erityisesti koulut, päiväkodit, leikkipaidat). Kunnan alueelle esitetään liikennemerkin käytön tarkistamista koko tie- ja katuverkolla. Päiväkotien ja muiden hoitoyksiköiden ympäristöissä käytetään merkkiä, mikäli liikennemäärät ja -järjestelyt sekä yksikön toiminta sitä erityisesti edellyttävät. Tarpeettomat merkit tulee poistaa tai peittää mm. kesälomien ajaksi.

Moottorikelkkareittien ylityskohdat

Maantien ylittämiseksi tarkoitettu moottorikelkkareitin tai -uran ylityskohta vaatii maantielain (23.6.2005/503) 37§ 3 momentin mukaan tienpitäjän luvan. Moottorikelkkailureitin ylityskohdasta ei saa aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tien kunnossapidolle. Reittien ylläpitäjien on huolehdittava ylityskohtien näkemistä sekä reitillä ylityskohdan oikeanlaisesta merkitsemisestä. Ajoradan ylitys tulee tapahtua kohdittuun. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että moottorikelkkareittiä käyttävät kelkkailijat havaitsevat tulevan ylityskohdan riittävän hyvin. Kuntien alueella olevien reittien ylityskohtien turvallisuus tulee käy-

dä jatkossa säännöllisesti läpi. Myös radan ylittäminen tasoylikäytävän kohdalla on kielletty ilman erityisjärjestelyjä. Kelkka ei missään tilanteessa saa olla kosketuksissa raiteiden kanssa.



Kuva 22. Esimerkki moottorikelkkailureitin ja maantien risteämiskohdassa edellytettävistä näkemistä sekä käytettävistä liikennemerkeistä. (lähde: Yksitysteiden liittymät maanteihin - Lupa-asioiden käsittely, Tiehallinto 2007)

Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen sekä hajarakentamisen hallinta

Kaavojen laatimisvaiheessa sekä uusien maankäyttöhankkeiden suunnittelun yhteydessä tulee maankäytön suunnittelu sovittaa vuorovaikutteisesti yhteen liikennesuunnittelun kanssa, varmistaa ratkaisujen liikenneturvallisuusvaikutukset sekä laajemmin myös vaikutukset liikkumis- ja kuljetustarpeisiin, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteisiin sekä ko. kulkumuotojen houkuttelevuuden parantamiseen. Tarkistuslistoja on esitetty mm. ympäristöministeriön julkaisuissa. Yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen välillä tulee lisätä kaavojen valmisteluvaiheessa kaavojen mahdollisimman sujuvan etenemisen varmistamiseksi. Laajemmin on tärkeää liittää liikenteen suunnittelu kunnassa myös osaksi palvelujen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten suunnittelua, jotta liikenteelliset tekijät voidaan ottaa toisaalta palvelujen ja elinkeinoelämän sijoittumisen suunnittelussa huomioon ja toisaalta ottaa liikennesuunnittelussa huomioon myös em. osa-alueet.

Myös hajarakentamisen hallinnan merkitys korostuu jatkuvasti, koska hallitsematon hajarakentaminen aiheuttaa liikenneturvallisuusongelmia. Kunnan tulee määritellä yhdessä naapurikuntien ja koko Kuopion seudun kuntien kanssa periaatteet suhtautumisessa hajarakentamiseen sekä tuoda esille jo uusien rakennuslupien myöntämisvaiheessa, että alueelle ei tulla järjestämään esim. kevyen liikenteen väyliä tai valaistusta.

Tienvarsiraivaukset

Säännöllisesti noin 2-4 vuoden välein tehdyillä tienvarsiraivauksilla on todettu olevan vaikutusta eritoten hirvionnettomuusmääriin sekä myös ajomukavuuteen. ELY-keskus toteuttaa tienvarsiraivauksia säännöllisesti maanteiden hoitourakoiden yhteydessä.

Koulujen sisäiset liikennejärjestelyt ja koulureitit

Koulujen liikennejärjestelyjä tulee kehittää järjestelmällisesti selkein periaattein. Koululaiskuljetusten ja jättöliikennepaikan selkeä erottelu koulun piha-alueesta, peruuttamistarpeen poistaminen, selkeät kevyen liikenteen yhteydet sekä pysäköintipaikkojen sijoittaminen jättöliikenteestä ja leikkiapiha-alueesta erotettuna sekä huoltoliikenteen tarpeet huomioituna ovat lähtökohtia, jotka tulee ottaa koulujen pihajärjestelyjä suunniteltaessa huomioon. Piha-alueiden suunnittelussa on huomioitava erityisesti kevyen liikenteen turvallisuus ja mahdollistettava jättöliikenteen sujuvuus. Tarvittaessa pelisäännöistä tulee sopia yhdessä vanhempien ja koululaiskuljettajien sekä henkilökunnan kanssa. Pelisääntöjen täsmentämiseksi niin koulun piha-alueella kuin koulumatkoillakin voidaan laatia koululle myös oma liikenneturvallisuussuunnitelma.

Koulureittien turvallisuustarkasteluissa käytetään Koululiitu-ohjelmaa. Tarvittaessa tehdään maastokatselmuksia poliisin kanssa ja pyydetään poliisin lausunto turvallisuudesta. Tarpeen mukaan voidaan pyytää myös lautakunnan vahvistus asialle. Koulukuljetusten pääperiaatteet on määritelty perusopetuslaissa ja tarkemmat määritykset laaditaan kuntakohtaisilla koulukuljetusperiaatteilla.

Liikkumisen ohjaus

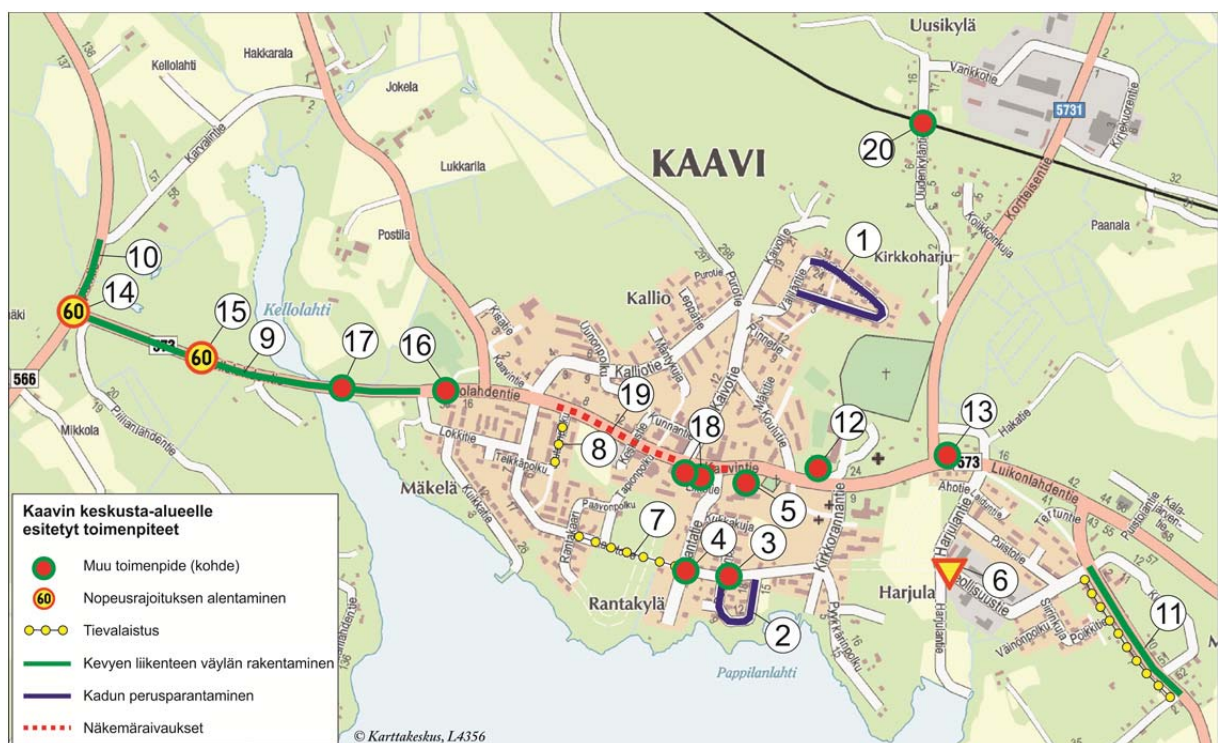
Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma valmistui keväällä 2012. Sekä valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman että Kuopion seudun kevyen liikenteen strategian pohjalta tulee seudun kunnissa edistää kävelyä ja pyöräilyä sekä muita kestävästi liikkumisen muotoja. Kestävästi liikkumisen edistäminen sisältyy kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän tehtäviin ja ryhmän jäsenien sekä kunnan virkamiesten ja henkilökunnan tietämystä liikkumisen ohjauksen keinoista lisätään kouluttamalla ja tiedottamalla. Yhtenä keinona on esimerkiksi kunnan toimiminen esimerkkityöntantajana ja kannustajana kävelyn ja pyöräilyn sekä muiden kestävien liikkumismuotojen edistämisessä. Liikkumisen ohjauksen keinoista ja kuntien toimenpiteistä on tarkemmin kerrottu liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmassa.

Toimenpiteet

Kaavin kunnan alueelle esitettävät toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen sekä yksittäisiin ongelmakohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon yleiset liikenneturvallisuus- ja esteettömyysperiaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet.

Keskusta-alue

Keskusta-alueelle esitetään toimenpiteitä erityisesti kevyen liikenteen olosuhteiden, koulureittien sekä vaarallisten liittymien parantamiseksi, piha-alueiden selkeyttämiseksi sekä ajonopeuksien hillitsemiseksi.



Kuva 23. Toimenpiteet Kaavin keskustassa.

Kuopiontie (mt 566) ja Kellolahdentie/Kaavintie/Luikonlahdentie (mt 573)

Kuopiontien (mt 566) ja Kellolahdentien (mt 573) liittymään esitetään liittymäalueen nopeusrajoitusta 60 km/h sekä Kuopion suunnasta tuleville kaistaopasteen asentamista ennen liittymää selkeyttämään ajolinjoja liittymäalueella. Liittymässä oikealle kääntymiskaista on loiva ja laaja, mikä nostaa Kuopion suunnasta Kellolahdentielle kääntyvien ajonopeuksia. Liittymän parantamiseksi esitetään oikealle kääntymiskaistan uudelleen muotoilemista sekä läheisen Piilianlahden yksityistieliittymän siirtämistä Kaavin keskustan suuntaan (toimenpide 14).

Kevyen liikenteen väyliä esitetään rakennettavaksi Kellolahdentielle (mt 573) välille Kuopiontie – Lokkitie (toimenpide 9) sekä Kuopiontielle välille Kellolahdentie – Karvalin yksityistie (toimenpide 10). Ensivaiheessa Kellolahdentien nopeusrajoitus esitetään alennettavaksi 60 km/h:iin Kuopiontien ja keskustan välillä tieosuudella (toimenpide 15).

Ennen Kaavin keskustaa Kellolahdentiellä oleva P-alue on kauniilla paikalla. Alueen palveluja ja viihtyvyyttä esitetään parannettavaksi siistimällä aluetta ja parantamalla sen opastusta sekä asentamalla alueelle uusi kunnan infotaulu (toimenpide 17). Kellolahdentiellä urheilukentän kohdalla oleva kevyen liikenteen alikulkutunneli on vähäisellä käytöllä, koska alikulkuun johtavat väylät ovat huonokuntoisia. Alikulkukäytävän käytön lisäämiseksi esitetään alikulkuun johtavien yhteyksien parantamista sekä alueen siistimistä (toimenpide 16). Keskustan kohdalle Kaavintielle esitetään myös välikaistalle istutettujen puiden ja pensaiden karsimista ja raivaamista säännöllisin väliajoin, jolloin katuliittymien näkemät pysyvät hyvinä (toimenpide 19).

Suojateiden merkitsemistä esitetään Kaavin keskustan kohdalla matkahuollon/huoltoaseman sekä rautakaupan/liikekeskuksen liittymiin (toimenpide 18) sekä suojatien poistamista Korteisentien (mt 5731) liittymästä (toimenpide 13).



Kuva 24. Kellolahdentien ali on rakennettu kevyen liikenteen alikulku, mutta se on vähäisellä käytöllä.



Kuva 25. Joistakin keskustan liittymistä puuttuvat suojatiet.

Muut toimenpiteet

Muita keskusta-alueelle esitettyjä toimenpiteitä ovat:

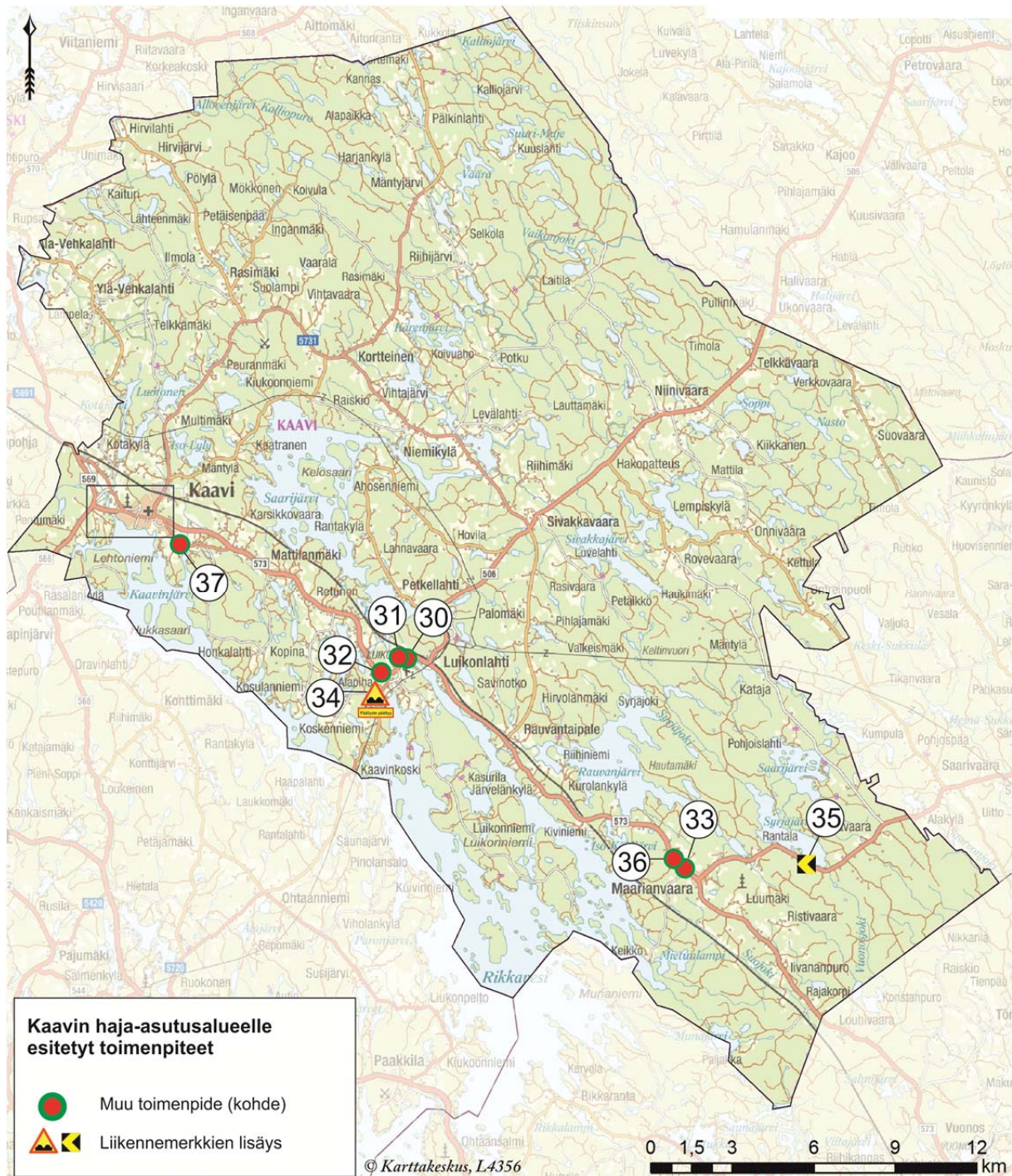
- Kirkkoharjuntien ja Puustellinpolun parantaminen (toimenpiteet 1 ja 2).
- Keräyspaperilavan siirtäminen parempaan paikkaan (pois näkemäalueelta) Kaartotien ja Puustellinpolun liittymässä (toimenpide 3).
- Rantatien ja Kaartotien liittymän nykyisten töyssyjen parantaminen korottamalla sekä pollareiden lisääminen. Lisäksi liittymän molemmille puolille Rantatielle esitetään rakennettavaksi uudet töyssyt (toimenpide 4).
- "Vältä joutokäyntiä"-lisäkilpien lisääminen terveyskeskuksen piha-alueen pysäköintipaikalle P-merkkien yhteyteen (toimenpide 5).
- Kolmion lisääminen Harjulantien ja Teollisuustien liittymään Teollisuustien suunnasta tuleville (toimenpide 6).
- Katuvalaistuksen rakentaminen Kaartotielle välille Rantatie – Rantakaari sekä Joutsenpolulle (toimenpiteet 7 ja 8).
- Kevyen liikenteen väylän ja valaistuksen rakentaminen Miettälänmäntielle (mt 16466) välille Kieloentie – Niemenpappilantie (toimenpide 11).
- Koulun jättöliikennejärjestelyistä sopiminen vanhempien kanssa. Pidemmällä tähtäimellä koulun ja kirjaston piha-alueen jäsentäminen sekä kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen koululta Kaavintien väylälle (toimenpide 12).
- Uudenkyläntien rautatien tasoristeyksen merkkien uusiminen ja ajantasaistaminen sekä pidemmällä tähtäimellä tasoristeyksen muuttaminen vartioiduksi (toimenpide 20).



Kuva 26. Puustellinpolku on huonokuntoinen.

Haja-asutusalue

Haja-asutusalueen toimenpiteet ovat pääosin pieniä merkkimuutoksia.



Kuva 27. Toimenpiteet Kaavin haja-asutusalueella.

Luikonlahdentie/Outokummuntie mt 573

Luikonlahdentielle esitetään Luikonlahden koulun kohdan suojatien havaittavuuden parantamista suoja-
tiemerkkien heijastinvarsilla (toimenpide 30). Kaavinkoskentien (mt 5720) liittymän läheisyydessä esitetään
nopeusrajoitusmerkin 70 km/h siirtämistä noin 100 metriä Kaavin suuntaan (toimenpide 32). Entisen Maa-
rianvaaran koulun kohdalla on nopeusrajoitus 60 km/h, joka jatkuu Maarianvaaran asutuskeskittymän ohi.
Koulu on lopettanut toimintansa joten nopeusrajoituksen alkamiskohtaa esitetään siirrettäväksi koulun koh-
dalta Keikonniementien/Paavolantien liittymän kohdalle. Koulun vastapäätä on kesäteatteri, jolle esitetään
annettavaksi tilapäinen lupa alentaa nopeusrajoitus 60 km/h:iin esityksien aikaan (toimenpide 33). Myös
Luikonlahdentien varressa olevat lapsia -merkit voidaan poistaa, mikäli koululla ei enää ole merkkien käyt-
töä edellyttävää toimintaa (toimenpide 36).



Kuva 28. Luikonlahden koulun kohdan suojatien havaittavuutta esitetään parannettavaksi merkkien tehostevarsilla.

Muut toimenpiteet

Muita Kaavin haja-asutusalueelle esitettyjä toimenpiteitä ovat:

- Luikonlahden koulun jättöliikennejärjestelyiden toteuttaminen hyödyntäen Huovilanpolkua, jonka kautta saadaan ympäriajettava lenkki koulun piha-alueelle (toimenpide 31).
- Kaavinkoskentielle (mt 5720) epätasainen tie -liikennemerkki ja lisäkilpi ”päällyste päättyy” (toimenpide 34).
- Kaarteen taustamerkkien lisääminen jyrkimmän mutkan kohdalle Polvijärventielle (mt 502) (toimenpide 35).
- Miettilänmäentien Kalaniemen yksityistie liittymän näkemien parantaminen liittymän viereisen kuu-
siaidan leikkaamisella (toimenpide 37).

Toimenpideohjelma

Toimenpiteiden toteuttaminen on jaettu toimenpiteiden ohjelmointia varten kolmeen kiireellisyysluokkaan seuraavasti:

- kiireellisyysluokka 1 vuosina 2013-2016
- kiireellisyysluokka 2 vuosina 2017-2020
- kiireellisyysluokka 3 vuosina 2021-

Lisäksi on määritelty erikseen ns. pikatoimenpiteet. Kiireellisyysluokkien sisältä on tunnistettu suuremmat erillishankkeista vaativat toimenpiteet. Kiireellisyysluokitus on ohjeellinen. Seuraavassa taulukossa on esitetty toimenpiteiden kustannukset kiireellisyysluokittain ja vastuutahoittain. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset ja vastuutahot on esitetty liitteenä olevissa toimenpidetaulukoissa. Kustannuksiltaan suurimpia investointeja ovat uudet kevyen liikenteen väylät.

Toimenpiteiden toteuttamista helpottaa, mikäli kunnan vuosikohtaiseen budjetointiin varataan oma kohdistamaton määräraha pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista varten. Rahoituksessa tulisi varautua myös liikenneturvallisuuustyön toteuttamisen aiheuttamiin pieniin vuosikohtaisiin kustannuksiin.

Toimenpiteiden toteuttamisen edistämiseksi kannattaa seuraavaan kilpailutettavaan kunnan aluetta koskevaan ELY-keskuksen alueurakkaan sisällyttää myös pienten liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttamista.

Taulukko 5. Toimenpideohjelma.

	Kiireellisyysluokka ja kustannukset [1000 €]					Onn. vähenemä (hvjo/v)
	Pika	1	2	3	YHT	
Kunta	2,5	70	40		112,5	
ELY	10		20		30	0,023
ELY ja kunta yhdessä		40		315	355	0,001
Kunta ja tienhoitokunta			30		30	0,003
Liikennevirasto		1			1	
Tienhoitokunta		1			1	0,000
YHTEENSÄ	12,5	112	90	315	529,5	0,027

Lisäksi Kaavin alueelle erillishankkeisiin määriteltyjen kevyen liikenteen väylätarpeiden onnettomuusvähenemä on 0,002 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa.

Toimenpiteiden vaikutukset

Tieverkolle esitettyjen toimenpiteiden arvioidaan vähentävän Kaavin kunnan alueella yhteensä 0,029 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa (Tarva MT 5,1 Web). Tehokkaimpia ovat liikenteen ohjauksen toimenpiteet ja erityisesti nopeusrajoituksen alentaminen edullisten toteuttamiskustannusten vuoksi. Katuverkolle suunniteltujen toimenpiteiden henkilövahinko-onnettomuusvähenemää ei voitu laskea onnettomuushistorian perusteella, koska katuverkolla tapahtuneita onnettomuuksia ei ole täysin paikannettu. Näin ollen todellinen henkilövahinko-onnettomuusvähenemä on selvästi edellä esitettyä arviota suurempi. Maanteiden toimenpiteiden myötä saatavaksi yhteiskuntataloudelliseksi onnettomuuskustannusten sääs-

töksi arvioidaan yhteensä noin 14 000 €/vuosi. Laskentaperusteena on käytetty alla esitettyä henkilövahinko-onnettomuuden yksikkökustannusarvoa. Tämän lisäksi katuverkolle tehtävistä toimenpiteistä saadaan merkittäviä kustannussäästöjä.

Onnettomuustyyppikohtaiset yksikköarvot vuonna 2010 (Lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010):

- Kuolemaan johtanut onnettomuus 2 364 000 €
- Vammautumiseen johtanut onnettomuus 351 000 €
- Henkilövahinko-onnettomuus keskimäärin 493 000 €
- Pelkkä omaisuusvahinko-onnettomuus 2 950 €
- Tieliikenneonnettomuus keskimäärin 120 000 €

Laskennallisen henkilövahinko-onnettomuusvähenemän lisäksi suunnitelman toteuttamisella on paljon muita välittömiä ja välillisiä vaikutuksia, joille tulee antaa riittävä painoarvo toimenpiteitä priorisoitaessa. Liikenneturvallisuustyön vaikutukset realisoituvat pitkällä aikajänteellä liikenneasenteiden muutoksena ja edelleen onnettomuusvähenemänä, onnettomuusriskin pienenemisenä sekä kunnalle kohdistuvien kustannusten vähenemisenä.

Kevyen liikenteen laatukäytävät

Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiatyön yhteydessä vuonna 2010 määriteltiin osaan Kuopion seudun kunnista kevyen liikenteen laatukäytävät ohjaamaan ja priorisoimaan kevyen liikenteen olosuhteiden kehittämistä. Tämän työn yhteydessä liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelun aikana määritettiin laatukäytävät myös niihin kuntiin, jotka eivät olleet mukana Kuopion seudun kevyen liikenteen strategiatyössä (mm. Kaavi).

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät määritellään Pohjois-Savon ELY-keskuksessa seuraavasti (Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimintalinjat 30.12.2011):

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät sijaitsevat nykyisellä väyläverkolla ja sisältävät keskeisimmät reitit suurimman käyttäjäpotentiaalin alueella.

- Suurimmilla kaupunkiseuduilla laatukäytävät yhdistävät kaupunginosat ja keskustan ja johtavat kaupunginosasta toiseen.
- Muilla alueilla laatukäytäviä ovat keskustaajamien keskeiset kävelyn ja pyöräilyn reitit.
- Laatukäytävien valinnassa otetaan huomioon käyttäjämäärä ja -potentiaali (mm. suuret työpaikka-keskittymät), maankäytön kehittyminen sekä realistiset kävely- ja pyöräilyetäisyydet.
- Väyläosuuksia, joilla ajoneuvoliikenne on sallittu, pyritään välttämään.

Kävelyn ja pyöräilyn laatukäytävät tarjoavat laadukkaan, turvallisen ja viihtyisän ympäristön liikuttavaksi.

- Laatukäytäväverkoston väylät ovat yhtenäisiä ja jatkuvia.
- Laatukäytäväverkoston väylillä on korkealaatuinen varustetaso erityisesti taajamissa.
- Laatukäytäväverkosto on esteetön ja turvallinen ja päällysteen pinta on ehyt. Esteettömyysnäkökulma huomioidaan erityisesti taajamissa.
- Laatukäytäväverkoston väyliltä on hyvät ja turvalliset yhteydet linja-autopysäkeille.

Laatukäytävien kunnossapito on korkeatasoista.

- Laatukäytäväverkostolla on hyvät edellytykset talvipyöräilylle.
- Laatukäytäväverkosto kuuluu korkeimpaan kevyen liikenteen väylien hoitotasoluokkaan ja laatukäytävillä sijaitsevat erityiset kunnossapidon ongelmakohteet sisältyvät täsmähoitokohteisiin.
- Kuntien ja ELY-keskuksen talvihoitotaso on yhtenäinen.
- Verkostolla havaitut kunnossapitopuutteet korjataan pikaisesti.
- Hoidossa ja ylläpidossa otetaan huomioon eri käyttäjäryhmien tarpeita.

Laatukäytävillä sijaitsevat kevyen liikenteen parantamistoimenpiteet priorisoidaan tienpitäjien ohjelmissa kiireellisimmiksi. Laatukäytävät pyritään toteuttamaan yhteysväleittäin muiden ylläpito- tai investointihankkeiden yhteydessä.

Kaavilla kevyen liikenteen laatukäytävät määritettiin ELY-keskuksen määritysperusteita noudattaen yhteistyössä kunnan kanssa. Laatukäytävät käsittävät keskustaajaman keskeiset reitit, sekä Luikonlahden kevyen liikenteen väylän. Laatukäytävät on esitetty kuvassa 29.

Kaavin laatukäytävät sijoittuvat määrittelyn mukaisesti nykyiselle väylästäälle. Laatukäytävien suurimmat puutteet ovat keskustan kohdalla suojateiden puuttumattomuus liittymien kohdalla.



Kuva 29. Kevyen liikenteen laatukäytävät Kaavilla.

Laatukäytävillä esitetään lisäksi kiinnitettäväksi erityistä huomiota:

- sujuvuuspuutteiden korjaamiseen ja esteettömyyteen: reunakivien madaltaminen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden muiden sujuvuusesteiden poistaminen; *vastuutaho ELY/kunta*
- viihtyisyyden parantamiseen: alikulkujen siisteys, levähdyspenkit, istutukset, valaistuspuutteiden järjestelmällinen korjaaminen; *vastuutaho ELY/kunta*
- tienylityskohtien turvallisuuteen; kuhunkin ympäristöön soveltuvat ratkaisut, ylityskohtien havaittavuus, turvallisuuden lisääminen mm. keskisaarekkein tai korotetuin suojatein; *vastuutaho ELY, kunta*
- keskustojen pyöräparkkeihin; *vastuutaho kunta*
- hoitoon ja kunnossapitoon, erityisesti talvihoitoon: talvihoitoluokkien nostaminen, täsmähoitokohteet, päälystevaurioiden korjaaminen (ei käsinpaikkausta); *vastuutaho ELY/kunta*
- viitoitukseen ja liikenteen ohjaukseen (selkeä opastus); *vastuutaho ELY/kunta*
- tiedottamiseen reiteistä (reitti-informaatio, kartat, internet), terveyshyödyistä ja palautekanavista; tiedotusvälineiden hyödyntäminen; *vastuutaho kunta*
- työmatkapyöräilyyn ja -kävelyn kannustamiseen; *vastuutaho kunta/työnantajat*.

Laatukäytävien tavoitetasolle (tekniset vaatimukset) on asetettu suosituksia, joita esitetään sovellettavaksi laatukäytäviä toteutettaessa (*Pohjois-Savon ELY-keskuksen toimintalinjat 30.12.2011*). Toimenpiteiden edistäminen ja tarkempi vastuuttaminen esitetään läpikäytäväksi säännöllisesti kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän kokouksissa sekä laajemmin myös seudulla kokoontuvan liikennejärjestelmätyöryhmän kokouksissa. Pohjois-Savon ELY-keskus pyrkii toteuttamaan laatukäytäviä yhteysväleittäin suurempien hankkeiden tai esimerkiksi päälystysurakoiden yhteydessä. Kunnossapitoon liittyvät laatuvaatimukset sisällytetään alueurakoihin sitä mukaa, kun ne kilpailutetaan.

Esteettömyys

Esteettömyyden nykytila

Esteettömyyden nykytilaa selvitettiin asukaskyselyllä sekä järjestämällä kunnan keskustaajamassa esteettömyyskierros. Kyselyssä vastaajaa pyydettiin kirjaamaan esteettömyyteen liittyviä ongelmia. Esteettömyyskierroksella puolestaan käveltiin yhdessä suunnittelijoiden kanssa läpi kunnan keskustaajaman keskeisimmät reitit ja kirjattiin ylös erityisesti iäkkäiden ja liikkumisesteisten liikkumiseen liittyviä ongelmia ja parannustoimenpiteitä. Kierroksen reitti kulki Kaavintien (mt 573) ympäristössä Kaavin keskustaajamassa. Kokonaisuudessaan taajamassa havaittiin jonkin verran ongelmia tie- ja katuympäristössä. Suurimmat puutteet olivat liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynneissä. Kyselyssä esiin nousivat Kaavilla kevyen liikenteen yhteyksien puuttuminen, puutteellinen talvikunnossapito sekä julkisten rakennusten esteettömyysongelmat.

Seuraavassa on esitetty yhteenveto esteettömyyskierroksen havainnoista (tarkempi muistio on suunnitelman liitteenä olevassa sähköisessä aineistossa):

- Taajamassa pysäköidään kiinteistöjen edustoilla aivan rappujen vieressä, vaikka viralliset pysäköintipaikat ovat kiinteistöjen lähistöllä.
- Osuuspankin edustan sadevesikourut ovat syviä, joihin pyörätuolin ja rollaattorin renkaat jäävät kiinni.
- Liikkeiden ja palvelujen sisäänkäynneissä on ongelmia. Usein puuttuu luiska tai se on toimimaton (esim. ovi aukeaa väärään suuntaan, tilanahtaus), automaattiovet tai soittokello puuttuvat, sisäänkäynnin yhteydessä on kynnyks ja/tai sisätilat ovat ahtaat.
- Liikkeiden edustalla on siirrettäviä mainostelineitä jopa sisäänkäyntien luiskalla tai sen edessä hankaloittamassa luiskalle pääsemistä.

Muita kierroksella esiin nousseita liikenneturvallisuusongelmia, jotka otettiin suunnitelmassa huomioon:

- Taajamasta puuttuu suojateitä tonttiliittymistä, niiden luonteen ja taajama-olosuhteen huomioon ottaen ne tulisi kuitenkin merkitä.



Kehittämistoimenpiteet

Esteettömyyteen liittyvät kehittämistoimenpiteet on otettu huomioon liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelussa. Lisäksi kunnassa esitetään jatkossa noudatettavaksi koko Kuopion seudulle määritettyjä esteettömyysperiaatteita, joita ovat:

Esteettömyystietouden lisääminen kaavoittajien, kunnallistekniikan suunnittelijoiden, suunnitteluttajien, rakennuttajien, urakoitsijoiden ja kunnossapitäjien keskuudessa:

- Esteettömyyskoulutusten järjestäminen
- Tiedottaminen

Esteettömyyden huomioiminen kaavoituksessa:

- Esteettömyyden tavoitetason määrittäminen kaavoitusvaiheessa

Esteettömyyden huomioiminen liikkeiden sisäänkäynneissä ja sisätiloissa sekä pysäköintialueilla:

- Kunnan liikenneturvallisuusryhmä järjestää yhteistyössä esimerkiksi vammais- ja vanhusneuvostojen sekä eläkeläisjärjestöjen kanssa tilaisuuden, jossa käydään läpi ongelmia liikkumisesteisten näkökulmasta sekä annetaan vinkkejä edullisiksi parantamisehdotuksiksi liikkeenharjoittajille. Käsiteltäviä asioita ovat mm. erilaiset sisäänkäyntiratkaisut, kuten toimiva luiska ja soittokello kalliiden automaattiovien sijaan, sisätilojen mitoitus myös pyörätuolilla liikkujille, ulkomainokset väylän reunaan, pysäköintialueiden selkeän jäsentelyn merkitys liikkumisesteisten ja liikenneturvallisuuden kannalta sekä invapysäköintipaikkojen (2 paikkaa / P-alue) riittävyys ja merkintä. Tilaisuudessa markkinoidaan esteettömyyttä liikkeenharjoittajille kilpailu- ja imagoetuna. Esteettömyyden huomiointi otaminen ja puutteiden korjaaminen lisäävät asiakkaita ja kohentavat yrityksen mainetta.
- Kunnan pysäköintialueilla varmistetaan invapysäköintipaikkojen riittävyys ja merkintä (sekä kyltit että maalaukset).

Esteettömyys katuympeiristössä:

- Reunakivien järjestelmällinen madaltaminen (0-3 cm): Taajamien ydinkeskustoissa keskeisimpien kevyen liikenteen reittien suojateiden reunakivet madalletaan järjestelmällisesti 0-3 cm:n korkuisiksi. Työ tehdään kunnan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen resurssien puitteissa.
- Vanhus- ja vammaisneuvostojen edustajat ja/tai avustajat otetaan mukaan sekä julkisten tilojen etä tie- ja katuverkon suunnitteluhankkeisiin. Lisäksi huomioidaan suunnittelun esteettömyysohjeet. Näin varmistetaan, ettei tehdä enää uutta esteellistä ympäristöä.

Kunnossapidon tehostaminen:

- Käydään urakoitsijoiden kanssa läpi talvihoidon laatuvaatimukset ja hiekoitusperiaatteet sekä niiden toteutuminen taajamien ydinkeskustojen kevyen liikenteen väylillä. Tarvittaessa tarkennetaan ohjeistusta tai määritellään erityisiä täsmähoitokohteita.

Levähdysmahdollisuuksien tarjoaminen kevyen liikenteen reiteillä:

- Keskeisimmilla kevyen liikenteen reiteillä tulisi olla riittävästi levähdyspenkkejä. Levähdysmahdollisuudet parantavat omatoimista liikkumista erityisesti reiteillä, jolla liikkuu paljon ikääntyneitä sekä liikkumisesteisiä. Myös suuret korkeuserot lisäävät levähdyspenkkien tarvetta.
- Levähdyspenkkien riittävyys tarkistetaan kunnan alueella tienpitäjien toimesta ja penkkejä lisätään tarpeen mukaan. Ensisijaisina kohteina ovat kevyen liikenteen laatukäytävät ja ikääntyneiden reitit.

Liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelma

Yleistä

Suunnittelun yhteydessä laadittiin kunnan eri hallintokunnille liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat. Suunnitelmat laadittiin seudulle yhteisenä prosessina, mutta suunnitelmien laadinta ohjeistettiin kuntakohtaisesti kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa. Toimintasuunnitelmaluonnokset esiteltiin koko seudulle yhteisessä tilaisuudessa. Työn yhteydessä tarkistettiin kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanot.

Liikenneturvallisuustyön nykytila

Kaavilla toimi jo työn alussa liikenneturvallisuusryhmä, joka on kokoontunut säännöllisesti. Edellinen liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2007 ja se sisälsi sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelman että hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat. Näin ollen Kaavilla oli hyvä lähtökohta toimintasuunnitelmien laadintaan ja työ tehtiinkin päivittämällä ja täydentämällä aikaisemmat suunnitelmat.

Liikennekasvatustyö on yhteistyötä

Yhteistyön kautta kunnan liikennekasvatustyyöhön saadaan voimaa. Yhteistyötä tehdään sekä kunnan sisällä eri hallintokuntien välillä että kunnan ja muiden toimijoiden välillä.

Kodin ja vanhempien rooli erityisesti lasten ja nuorten liikennekasvatustyyössä on luonnollisesti merkittävä ja vanhemmat kantavat päävastuun lasten liikennekasvattamisesta. Liikennekasvatus on osa yleistä hyvien tapojen, kuten toisten ihmisten huomioon ottaminen ja kohteliaisuus, opettamista. Ensimmäinen malli liikenteessä käyttäytymisestä ja käsitys liikenteen vaaroista saadaan kotoa, vanhemmilta tai muilta läheisiltä. Varhaisessa vaiheessa mukaan tulevat myös päivähoito ja koulu. Lapsen liikennekasvatuksesta saadaan tehokkainta kodin, päivähoiton ja koulun välisellä tiiviillä yhteistyöllä.

Viranomaiset (poliisi, palo- ja pelastusviranomaiset, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) toimivat tärkeinä kumppaneina kunnan liikennekasvatustyyössä. Viranomaistehtäviin sisältyy lakisääteisesti olennaisena osana liikenneturvallisuuden edistämiseen liittyviä tehtäviä. Poliisi sekä palo- ja pelastusviranomaiset osallistuvat usein mm. päiväkotien ja koulujen liikennekasvatustyyöhön vieraillemalla laitoksissa.



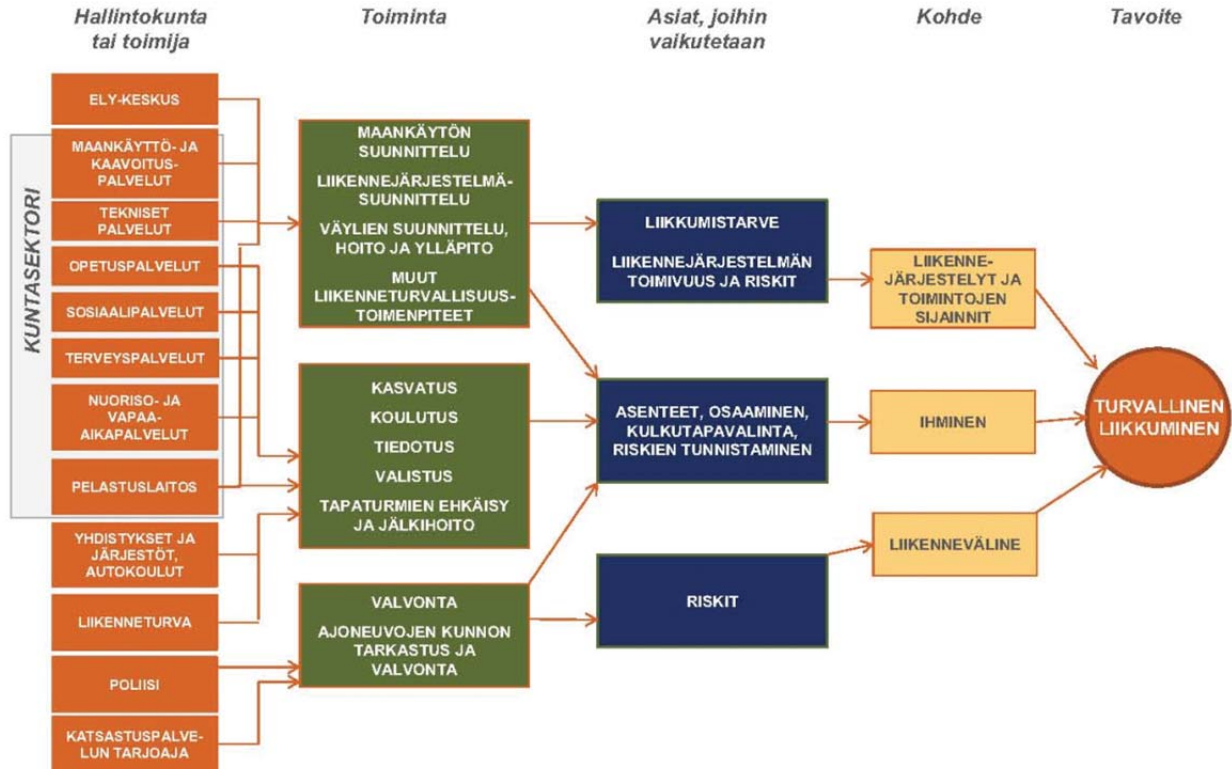
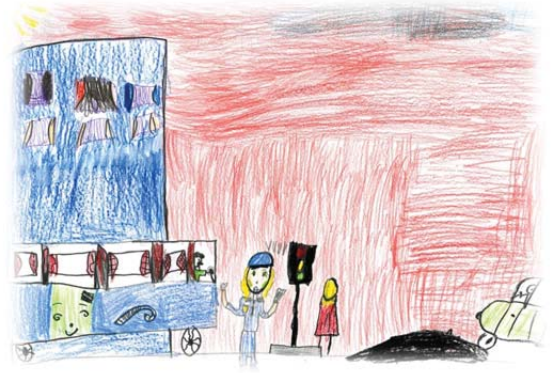
Kunnan eri hallintokunnissa liikennekasvatustyyön mahdollisuudet ovat moninaiset. Kunnan työntekijät tapaavat kuntalaisia elämän eri vaiheissa äitiysneuvolasta vanhustenhuoltoon, mikä luo hyvät edellytykset tehokkaalle ja järjestelmälliselle liikennekasvatustyyölle. Kullekin ikä- ja kohderyhmälle voidaan suunnitella sopivat toimenpiteet, joita toteutetaan eri hallintokunnissa. Liikenneturvallisuusasioiden korostaminen tulisi-kin omaksua osaksi jokapäiväistä työtä. Työntekijöiden lisäksi päättäjien ja kunnan johdon rooli liikennekasvatustyyössä on tärkeä. Liikennekasvatustyyölle ja liikenneturvallisuusryhmän toiminnalle tulee osoittaa resursseja ja toimivaltaa. Kunnan budjetissa tulee varautua liikennekasvatustyyöstä aiheutuviin kuluihin (mm. materiaalihankinnat, koulutukset, tapahtumat, mahdolliset koululaisten kuljetukset ym.).

Liikenneturva toimii kuntien liikennekasvatustyön tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalistuksesta tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikäryhmien liikennekasvatusta sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisien ja järjestöjen kanssa. Liikenneturva tarjoaa myös monipuolista materiaalia kuntien liikennekasvatustyön tueksi.

Yrityksillä on hyvät mahdollisuudet edistää liikenneturvallisuuksaattetta työpaikoilla ja esim. tukemalla työntekijöiden turvavälineiden käyttöä tai laatimalla yrityskohtainen liikenneturvallisuuksuunnitelma, jolle on olemassa Liikenneturvan toimesta laadittu malli. Yrityksen saama hyöty liikennetapaturmien ehkäisytyössä konkretisoituu erityisesti lyhentyvinä työkyvyttömyysaikoina ja säästöinä työterveyshuollossa. Lisäksi liikenneturvallisuuksiasioiden huomioon ottaminen nostaa yrityksen imagoa. Yritysten kautta tehtävällä liikennekasvatustyöllä olisi mahdollista tavoittaa helposti suuri joukko aktiivi-ikäisiä työssäkäyviä kuntalaisia.

Aktiiviset yhdistykset ja järjestöt ovat erinomaisia yhteistyökumppaneita kunnan liikennekasvatustyössä. Järjestöjen ja yhdistysten kautta voidaan tavoittaa erilaisia käyttäjäryhmiä (lapset, nuoret, vanhukset jne.) ja tuoda liikenneturvallisuuksuden edistäminen osaksi järjestön toimintaa. Potentiaalisten järjestöjen kartoittaminen kunnassa on yleensä melko helppoa ja yhteistyötä on tehty usein jo aikaisemmin muiden asioiden puitteissa.

Itä-Suomen liikenneturvallisuuksustoimija tukee kuntien liikenneturvallisuuksustyötä avustaen liikenneturvallisuuksuryhmien kokoontumisissa ja erilaisten tapahtumien järjestelyissä sekä edistäen ja kehittämällä eri osapuolien liikenneturvallisuuksuyhteistyötä alueella.



Kuva 30. Paikallisen liikenneturvallisuuksustyön toimijat ja kohteet.

Viisas liikkuminen osaksi liikennekasvatusta

Liikenneturvallisuuskasvatuksen ohella ns. viisaisiin liikkumisvalintoihin ohjaaminen on tärkeää. Lasten kuljettamisen lisääntyessä ja myös kansallisten terveys- sekä ympäristöhaasteiden edessä viisaan liikkumisen eli kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä kimppekyytien edistäminen on katsottu valtakunnan tasolla tärkeäksi päämääräksi. Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma valmistui keväällä 2012 ja sen jalkauttaminen kuntatasolla on paikallisten toimijoiden tehtävä. Kunnissa ja kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen sopii hyvin liikenneturvallisuusryhmän tehtäviin ja aihetta käsiteltiin suunnitelmatyön aikana järjestetyssä erillisessä seminaarissa sekä liikenneturvallisuusryhmien kokouksissa.

Viisaiden liikkumisvalintojen edistäminen on luontevaa sisällyttää osaksi liikennekasvatusta ja puhua yleisesti viisaan ja turvallisen liikkumisen edistämisestä. Käytännössä se tarkoittaa, että turvallisuusasioiden rinnalla mm. kouluissa, järjestöissä, työpaikoilla ja vanhustalouksissa jaetaan tietoa eri kulkumuodoista sekä niiden vaikutuksista ja kannustetaan kuntalaisia pohtimaan omaa liikkumista ja kulkumuodon merkitystä. Viisaan liikkumisen edistäminen on liikennekasvatustyön tapaan pitkäjänteistä työtä ja vaatii jatkuvia toimia. Kyse on pohjimmiltaan ihmisten arvoista ja arkipäivän valinnoista.

Viisaita liikkumismuotoja voidaan tukea kunnan toimesta hyvin monin eri tavoin. Ensimmäisenä on tärkeää organisoida ja lisätä kunnan henkilökunnan tietämystä viisaista liikkumisvalinnoista ja niiden vaikutuksista. Sen myötä mm. liikenneturvallisuusryhmän jäsenet saavat riittävät valmiudet tehdä viisaan liikkumisen edistämistyötä. Kun edellytykset työlle on luotu, aloitetaan viisaan liikkumisen edistämisen periaatteiden ja toimenpiteiden suunnittelu, toteuttaminen ja seuranta (Kuva 31). Käytännön vinkkejä eri hallintokunnille viisaan liikkumisen edistämiseksi on koottu liitteeseen 2. Liitteessä on myös linkkejä erilaisiin materiaali-lähteisiin.



Kuva 31. Esimerkki viisaan liikkumisen edistämisen aloittamisesta kunnassa.

Liikenneturvallisuusryhmä ja ryhmän toimintamalli

Kunnan liikenneturvallisuusryhmässä on kaikkien palvelualueiden edustajat, jotka vastaavat liikenneturvallisuustyön organisoinnista ja seurannasta omassa yksikössään. Palvelualueille tai niiden eri yksiköihin (mikäli on kyse suuresta palvelualueesta) muodostetaan omat alaryhmät, jotka kokoontuvat itsenäisesti toimenpiteitä suunniteltaessa ja toteutettaessa ja vastaavat käytännön työn organisoinnista. Lisäksi esimerkiksi kouluilla voivat olla omat liikenneturvallisuusryhmät tai -tiimit, joissa suunnitellaan koulun sisäistä liikenneturvallisuustyötä.

Kunnan hyvinvointiryhmä ohjaa liikenneturvallisuusryhmän toimintaa. Liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano tarkistetaan vuosittain mm. mahdollisten henkilövaihdojen varalta. Kunnan edustajien lisäksi ryhmään kutsutaan Pohjois-Savon ELY-keskuksen, Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen sekä muiden mahdollisten yhteistyökumppaneiden edustajat. Liikenneturvallisuusryhmän toimintaa ohjaa puheenjohtaja, joka on nimetty ryhmän kokoonpanon tarkistamisen yhteydessä.

Kaavin liikenneturvallisuusryhmä

Kunnan edustajat:

Marja-Liisa Holopainen, hallintojohtaja (pj)
Jouko Korhonen, tekninen johtaja
Voitto Kilpeläinen, kunnan rakennusmestari
Heli Pärnänen, sosiaalihoitaja
Kirsi Soininen, vanhustyön palveluneuvoja
Riitta Iivanainen, vapaa-aikatoimen sihteeri
Mervi Virtanen, päivähoitojen ohjaaja
Lasse Kostilainen, kirkonkylän koulun johtaja

Yhteistyökumppanit:

Kyllikki Komulainen/Martti Hämäläinen, Pohjois-Savon ELY-keskus
Tuula Taskinen/Tarja Korhonen, Liikenneturva
Jyrki Haapala, Pohjois-Savon poliisilaitos
Pohjois-Savon pelastuslaitos

Puheenjohtaja

- vastaa ryhmän koollekutsumisesta ja kokousten järjestämisestä
- välittää tietoa hallintokuntien vastuhenkilöille ja sidosryhmille (ryhmän jäsenet)
- vastaa ryhmän toiminnasta ja tiedottamisesta sekä sisäisesti että ulkoisesti.

Ryhmän muut jäsenet

- toimivat oman palvelualueensa tai organisaationsa edustajina ja välittävät tietoa ryhmässä käsitellyistä ja päätetyistä asioista omassa hallintokunnassaan tai organisaatiossaan
- järjestävät oman hallintokunnan tai organisaation sisäisiä kokouksia, joissa suunnitellaan ja toteutetaan oman yksikön liikenneturvallisuustyötä toimintasuunnitelman mukaisesti.

Liikenneturvallisuusryhmä voi kokoontua esimerkiksi kaksi kertaa vuodessa. Ryhmän tehtäviä ovat:

- Liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja vastuun jakaminen hallintokunnille.
- Liikennekasvatustyön suunnittelu ja seuranta maakunnallisen suunnitelman linjausten jalkauttaminen.
- Liikenneturvallisuustilanteen seuranta.
- Ajankohtaisten liikenneturvallisuusasioiden käsittely (mm. aloitteet).
- Liikenneturvallisuuden markkinointi ja tiedottaminen.
- Tavoitteiden tarkistaminen 2-3 vuoden välein.
- Liikenneturvallisuusteeman valinta vuosittain.
- Yhteydenpito yhteistyökumppaneiden kanssa ja verkostoituminen.
- Viisaan liikkumisen edistäminen.

Liikenneturvallisuusryhmän säännöllinen kokoontuminen on olennaista liikennekasvatustyön koordinoinnin ja järjestelmällisyyden kannalta. Kokouksissa saadaan käsitys liikennekasvatustyön kokonaistilanteesta kunnassa seuraamalla suunnitelmien toteutumista ja keskustelemalla ajankohtaisista asioista. Kokoontuminen on välttämätöntä myös sovittaessa eri toimijoiden yhteisten toimenpiteiden käytännön toteutustavoista. Suunnitelmatyön aikana toimineen ryhmän toimintaa on luonteva jatkaa aktiivisesti heti suunnitelman valmistumisen jälkeen. Kunnan liikenneturvallisuustyössä voi käyttää apuna Itä-Suomen liikenneturvallisuus-toimijaa.

Hallintokuntien toimintasuunnitelmat

Yleishallinto

Yleishallinnon tehtävänä on mahdollistaa mahdollisimman laadukas liikenneturvallisuustyö kunnassa ohjaamalla riittävästi resursseja toimintaan. Keskeisinä viranhaltijoina yleishallinnossa ovat kunnanjohtaja sekä hallintojohtaja. Työntekijöiden työmatkaturvallisuutta lisätään tietoiskuilla, koulutuksella ja esimiesten ohjauksella. Tiedottamista pyritään myös yleisesti lisäämään kunnan teeman mukaisesti. Yleishallinnon toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

Tekninen toimi

Tekninen toimi vastaa siitä, että liikenneväylät ja alueet ovat turvallisesti liikuttavassa kunnossa sisältäen suunnittelun, toteutuksen ja kunnossapidon. Liikenneympäristön turvallisuuden suunnittelu aloitetaan jo kaavoitusvaiheessa, jolloin tehdään oleelliset maankäytön ratkaisut.

Turvallista ympäristöä luodaan ja ylläpidetään toteuttamalla liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä rahoituksen puitteissa liikenneturvallisuussuunnitelman mukaisesti. Suunnittelua ja rakentamista valvotaan ja urakoitsijoilta edellytetään riittävää liikenneturvallisuustietämystä, kuten tieturvakortti ja turvallisuusasiakirja. Liikenneympäristön parantamisratkaisuista tiedotetaan kuntalaisia ja pyritään siten edistämään oikeanlaista liikennekäyttäytymistä. Teknisen toimen henkilöstön tietämystä lisätään koulutuksilla. Teknisen toimen toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

Sivistystoimi

Toimialaan kuuluu kasvatusta ja valistus opetussuunnitelman mukaisesti yhteistyössä eri toimitahojen kanssa. Alakoulujen oppilaiden ensimmäisten luokkien (1. ja 2.) kasvatuksessa keskitytään turvallisen koulutien, liikennetaitojen ja -sääntöjen oppimiseen sekä turvavälineiden käyttöön. Asioita kerrataan 3. ja 4. luokilla.

Alakoulujen viimeisimmillä luokilla perehdytään lisäksi syvällisemmin liikenteen vuorovaikutukseen ja pohditaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita.

Oppilaiden vanhempia ja opettajia sitoutetaan koulun liikenneturvallisuustyöhön korostamalla omaa esimerkkiä esim. vanhempainilloissa.

Päiväkodissa ja esikoulussa aloitetaan liikennesääntöjen opettelu leikkien avulla sekä harjoitellaan turvallista liikkumista ja opastetaan turvavälineiden käyttöön. Tapahtuneet onnettomuudet käydään läpi kouluterveydenhuollon vastaanotolla.

Koulukuljettajat toimivat ammattikuljettajina myös tärkeänä esimerkkinä lapsille. Yhteistyötä kouluviranomaisten kanssa pyritään lisäämään ja kuljettajille järjestetään koulutusta. Koulukuljetussopimuksissa, kuljetusperiaatteissa ja reittijärjestelyissä otetaan turvallisuusnäkökohdat huomioon. Harkinnan varaista kuljetusta myönnettäessä vaarallisuusarvioinnissa hyödynnetään KOULULIITU -aineistoa.

Sivistystoimen toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

Sosiaali- ja terveystoimi

Sosiaali- ja terveystoimessa opastetaan ja ohjataan henkilöstöä ja kuntalaisia turvalliseen liikkumiseen. Erityisesti kiinnitetään huomiota esteettömyyteen sekä asiakkaiden terveydentilan vaikutukseen liikkumiseen ja liikenteeseen.

Sosiaali- ja terveystoimen toiminta tavoittaa laajan joukon eri-ikäisiä kuntalaisia ja mahdollisuudet jatkuvalle liikenneturvallisuustyölle ovat hyvät.

Äitiys- ja lastenneuvolassa opastetaan lapsen turvalliseen kuljettamiseen ja annetaan vuokralle vauvojen turvaistuimia.

Aikuisväestön liikenneturvallisuustietämyksen lisäämistä ja asennekasvatusta tehdään lääkärin vastaanotolla kertomalla mm. lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn, turvavälineistä ja ajokyvyn arvioinnista. Onnettomuuksien uhrien kanssa käydään läpi onnettomuustilanne ja arvioidaan onnettomuuden ehkäisy-mahdollisuuksia. Työmatkaturvallisuuden lisäämistä tehdään yhteistyössä työterveyden ja työnantajien kanssa.

Vanhusten opastamisessa avainasemassa on ammattitaitoinen henkilöstö, minkä vuoksi vanhusten kanssa työskentelevien työntekijöiden koulutus on tärkeää. Henkilöstöä koulutetaan järjestämällä tietoiskuja ja tilaisuuksia sosiaali- ja terveystoimen sekä kotipalvelun työntekijöille. Vanhuksia opastetaan heitä hoitavien henkilöiden toimesta mm. muistuttamalla turvavälineistä ja asianmukaisista varusteista sekä opastamalla niiden käyttöön.

Liikkumisesteisten henkilöiden liikkuminen pyritään ottamaan huomioon nykyistä paremmin jo suunnitteluvaiheessa, mikä edellyttää yhteistyötä teknisen toimen ja ELY-keskuksen kanssa. Erityisesti esteetön lähiliikkumisympäristö luo kaikille liikkumismahdollisuudet ja pitää mm. vanhuksat toimintakykyisenä pidempään. Vammaispalvelujen henkilöstön koulutus on tärkeää samaan tapaan kuin vanhusten kanssa toimivien. Väestön ikääntyessä tulee jatkossa varautua yhä suurempaan liikkumisesteisten määrään.

Sosiaali- ja terveystoimen toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

Nuoris- ja liikuntatoimi

Nuorisotoimessa toteutetaan nuorten asennekasvatusta kaikissa ikäryhmissä teemapäivien ja oppituntien avulla yhdessä koulujen ja asiantuntijatahojen kanssa. 15-18 -vuotiaiden ikäryhmässä painotetaan mopojen huoltoon liittyviä tietoiskuja. Teemapäiviä ja -tilaisuuksia järjestetään yhdessä aktiivisten seurojen ja järjestöjen kanssa, joita pyydetään mukaan myös liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Hiihtäjien ja moottorikelkkojen tienylityspaikkojen turvallisuus varmistetaan ja niistä tiedotetaan autoilijoita. Turvalliset reitit liikuntapaikoille ja pysäköintijärjestelyt varmistetaan. Henkilökunnan työturvallisuus- ja turvavälinekoulutusta lisätään tietoiskuina ja järjestämällä koulutustilaisuuksia yhdessä Poliisin ja Liikenneturvan kanssa.

Nuoris- ja liikuntatoimen toimintasuunnitelma on esitetty liitteessä 3.

Maaseututoimi

Maaseututoimi opastaa maaseutuyrittäjyyden kanssa tekemisissä olevia tahoja sekä toimii yhteistyössä muiden hallintokuntien kanssa liikenneturvallisuuteen liittyvissä asioissa. Lomittajien koulutusta tehdään yhdessä Juankosken kaupungin kanssa. Toiminnasta vastaa maaseutuasiamies.

Yhteistyökumppanit

Liikenneturva

Liikenneturva toimii kuntien liikenneturvallisuustyön tukena huolehtimalla ennaltaehkäisevästä liikennevalistuksesta tiedottamalla, kampanjoimalla, tukemalla eri ikäryhmien liikennekasvatusta sekä järjestämällä koulutusta yhteistyössä alan viranomaisten ja järjestöjen kanssa. Liikenneturvan tarjoamia palveluja esiteltiin liikenneturvallisuustyöryhmälle työn aikana. Liikenneturvan materiaali on vapaasti käytettävissä (lähde tulee kuitenkin mainita) internet-sivustolla www.liikenneturva.fi. Useat kunnan toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutetaan Liikenneturvan palveluja ja aineistoja hyödyntämällä ja Liikenneturvan edustaja kuuluu liikenneturvallisuustyöryhmään. Kunta ottaa yhteyttä Liikenneturvan edustajaan tilaisuuksia järjestessään.

Yhteyshenkilö: Tuula Taskinen/Tarja Korhonen

Poliisi

Poliisilla on lakiin perustuva velvollisuus huolehtia kansalaisten liikenneturvallisuudesta. Poliisi keskittyy omassa työssään nopeusvalvontaan, päihteiden ja turvalaitteiden käytön valvontaan sekä riskikuljettajiin. Poliisin tehtävänä on puuttua myös muuhun liikennesääntöjen vastaiseen käyttäytymiseen. Liikenneturvallisuustyötä tekevät sekä paikallispoliisi että liikkuva poliisi. Paikallispoliisi valvoo liikennettä pääasiassa taa-jamissa ja liikkuva poliisi ensisijaisesti pääteillä. Liikkuva poliisi huolehtii myös EY-säädöksiin perustuvasta erityisosaamista ja -kalustoa vaativasta raskaan liikenteen valvonnasta.

Kaavin alueella poliisi osallistuu tiiviisti liikenneturvallisuusyhteistyöhön kuntien kanssa. Yhteistyöllä on jo entuudestaan perinteitä, joita tullaan jatkamaan. Poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuden edistämiseksi ovat mm. valvonta ja tiedotus sekä vierailut kouluissa (koulupoliisitoiminta), vanhempainilloissa ja hoitolaitoksissa. Poliisilta pyydetään tarvittaessa lausunto maankäytön suunnittelussa.

Yhteyshenkilö: Jyrki Haapala

Pohjois-Savon ELY-keskus

Pohjois-Savon ELY-keskuksen edustaja osallistuu kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän kokoukseen tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. ELY-keskuksen rooli on suurin liikenneympäristön ja maankäytön suunnittelussa.

Yhteyshenkilö: Martti Hämäläinen

Yritykset

Kunnan alueella toimivien yritysten ja elinkeinoelämän edustajia esitetään kutsuttavaksi mukaan kunnan liikenneturvallisuustyöryhmään ja jatkossa myös toimintaan. Yrityksillä on hyvät mahdollisuudet edistää liikenneturvallisuusaatetta työpaikoilla esim. tukemalla työntekijöiden turvavälineiden käyttöä tai laatimalla yrityskohtainen liikenneturvallisuussuunnitelma, jolle on olemassa Liikenneturvan laatima malli. Yrityksen

saama hyöty liikennetapaturmien ehkäisytyössä konkretisoituu erityisesti lyhentyvinä työkyvyttömyysaikoina ja säästöinä työterveyshuollossa. Lisäksi liikenneturvallisuusasioiden huomioon ottaminen nostaa yrityksen imagoa.

Yrityksille on tehty toimintasuunnitelma, joka on esitetty liitteessä 3. Toimintasuunnitelma esitetään täydennettäväksi yhdessä yritysten kanssa liikenneturvallisuustyöryhmässä.

Yhdistykset ja järjestöt

Aktiiviset yhdistykset ja järjestöt ovat erinomaisia yhteistyökumppaneita kunnan liikenneturvallisuustyössä. Järjestöjen ja yhdistysten kautta voidaan tavoittaa erilaisia liikkujaryhmiä (lapset, nuoret, vanhukset jne.) ja luoda liikenneturvallisuuden edistäminen osaksi järjestön toimintaa. Potentiaalisten järjestöjen kartoittaminen kunnassa on yleensä melko helppoa ja yhteistyötä on tehty usein jo aikaisemmin muiden asioiden puitteissa.

Markkinointi ja tiedottaminen

Liikenneturvallisuustyöstä tiedottaminen ja liikenneturvallisuuden markkinointi asukkaiden suuntaan on tärkeää. Aiheen esillä pitäminen parantaa kunnan imagoa asukkaiden suuntaan ja kertoo turvallisuusasioiden arvostuksesta. Markkinointi- ja tiedotusvastuuta kannattaa jakaa; liikenneturvallisuusryhmä vastaa sisällöstä ja kunnan tiedottaja itse tiedottamisesta ja aineiston muokkaamisesta.

Tiedottamisen ja markkinoinnin edistämistoimet:

- Kunnan tiedottaja tai tiedottamisesta vastaava henkilö kutsutaan mukaan liikenneturvallisuusryhmään. Ryhmä pitää tiiviisti yhteyttä myös paikallislehteen.
- Liikenneturvallisuustyö tehdään näkyväksi asukkaiden suuntaan. Kunnan nettisivuilla ja aika ajoin myös paikallislehdessä ja kunnan omassa tiedotuslehdessä kerrotaan, kuinka liikenneturvallisuusryhmä toimii ja kuinka liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita suunnitellaan ja käsitellään. Lisäksi kerrotaan, kuinka asukas voi vaikuttaa liikenneturvallisuusasioihin.
- Toimenpiteistä tiedottaminen otetaan vakiotoimenpiteeksi. Tiedotusta tehdään aina, kun toteutetaan joko liikennenympäristön, liikennekasvatuksen tai viisaan liikkumisen edistämistoimia.
- Paikallislehdessä nostetaan aika ajoin esiin erityisiä ongelmakohteita. Samassa yhteydessä muistutetaan mm. säännöistä ja oikeasta toimintatavasta kyseisessä kohteessa (esim. kuinka tässä risteyksessä ajetaan oikein?) Poliisi otetaan mukaan yhteistyökumppaniksi (yhteyshenkilö on Jyrki Haapala).
- Kerrotaan säännöllisesti hyvistä toimintamalleista tiedottamalla niistä nettisivuilla tai paikallislehdessä. Hyviä toimintamalleja voivat olla esim. kouluissa toteutetut kampanjat ja tempaukset. Tavoitteena on tehdä ainakin yksi juttu vuodessa hyvästä toimenpiteestä tai toimintamallista.
- Kunta toimii esimerkkityönantajana sekä liikenneturvallisuustyössä että kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi.
- Asukkaille ja yhteistyökumppaneille järjestetään keskustelutilaisuuksia ajankohtaisiin liikenneturvallisuusaiheisiin sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen liittyen. Erillisten tilaisuuksien sijaan aiheet voidaan sisällyttää muihin jo olemassa oleviin tilaisuuksiin.
- Tiedotus- ja markkinointitoimia koordinoidaan liikenneturvallisuusryhmässä.

Ensimmäiset askeleet

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuessa on tärkeää tiedottaa aiheesta laajasti eri hallintokuntia sekä luottamusmiehiä, yhteistyökumppaneita ja tiedotusvälineitä. Esimerkiksi sivistystoimen suunnitelmaa suositellaan esiteltäväksi mm. vanhempainilloissa. Samalla tulisi korostaa jaettua vastuuta ja yhteistyötä (vanhemmat ja koulut) lasten liikennekasvatuksessa. Samaan tapaan olisi suositeltavaa esitellä suunnitelmaa mm. yrityksille ja järjestöille. Samalla tulisi kertoa yhteistyökumppaneiden mahdollisuuksista tehdä liikennekasvatustyötä ja pyytää heitä mukaan liikenneturvallisuustyöryhmän toimintaan. Tiedottamista voidaan tehdä esimerkiksi tiedotusvälineiden kautta tai erikseen järjestetyissä tilaisuuksissa. Tiedottamista tiedotusvälineille ja liikenneturvallisuusaiheisten lehtijuttujen kirjoittamista suositellaan tehtäväksi jatkuvasti mm. erilaisia toimenpiteitä toteutettaessa (ks. edellinen luku).

Valmis liikenneturvallisuussuunnitelma toimii liikennekasvatustyön alustavana toimintasuunnitelmana ja ohjaavana työkaluna. Suunnitelman valmistumisen jälkeen aloitetaan liikenneturvallisuustyöryhmien toiminta kunnassa ja perustetaan hallintokuntaakohtaiset alaryhmät. Hallintokuntaakohtaisissa alaryhmissä käydään läpi suunnitelmassa esitetyt liikennekasvatustyön toimenpide-ehdotukset ja sovitaan jokapäiväiseen työhön sisällytettävistä toimenpiteistä. Lisäksi ajoitetaan muut toimenpiteet ja sovitaan järjestely- ja toteuttamisvastuut. Suunnitelmassa esitettyä toimenpidelistasta ylläpidetään sähköisenä, jolloin siihen voidaan kirjata toimenpiteiden ajoitus ja toteuttamisvastuut sekä lisätä tarpeen mukaan uusia toimenpiteitä. Hallintokunnan vastuhenkilö (liikenneturvallisuusryhmän jäsen) kokoaa hallintokunnan toiminnasta yhteenvedon ja esittää sen kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokoontumisissa. Useiden hallintokuntien yhteistyössä toteutettavia toimenpiteitä sekä koko kunnan henkilöstöä koskevat toimenpiteet käsitellään kunnan liikenneturvallisuusryhmässä. Sekä kunnan ryhmän että hallintokuntaakohtaisten alaryhmien kokoontumisia jatketaan säännöllisesti. Liikenneturvallisuustyön ja liikenneturvallisuustilanteen seurannasta sekä raportoinnista ja seurannassa käytettävistä mittareista on kerrottu enemmän seuraavassa luvussa.

Liikenneturvallisuussuunnitelma toimii ohjaavana työkaluna kunnan liikenneturvallisuustyössä. Suunnitelman valmistuessa tärkeää on

- tiedottaa suunnitelmasta laajasti kunnan sisällä ja jatkaa kunnan liikenneturvallisuusryhmän toimintaa
- perustaa hallintokuntaakohtaiset alaryhmät, joissa käydään läpi suunnitelmassa esitetyt tavoitteet, toimenpide-ehdotukset ja toimintamallit
- aloittaa valittujen toimenpiteiden jatkosuunnittelu ja toteutus.

Jatkotoimenpiteet

Suunnitelman käsittely

Liikenneturvallisuussuunnitelma esitetään käsiteltäväksi ja hyväksyttäväksi toimenpiteitä ohjaavana suunnitelmana kunnan organisaatiossa. Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa suunnitelma esitetään käsiteltäväksi johtoryhmässä sekä otettavaksi aluevastaavan ja ohjelmointiryhmän apuvälineeksi jatkotoimien suunnittelussa.

Kokonaisvaltainen ja järjestelmällinen liikenneturvallisuustyö voi toimia tehokkaasti vain, mikäli kunnassa on yhteinen tahtotila liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi. Tämän vuoksi erityisen tärkeää on päättäjien sitoutuminen suunnitelman toteuttamiseen, mikä tulee suunnitelman hyväksymisen yhteydessä varmistaa. Suunnitelman aikajänne on 5-10 vuotta ja päättäjien toimintakausi on 4 vuotta. Päättäjien vaihtuessa suunnitelma tulee hyväksyttävä uudelleen. Käytännössä sitoutuminen tarkoittaa riittävien resurssien ja rahavarojen osoittamista liikenneturvallisuustyön toteuttamiseen.

Seuranta

Kunnan liikenneturvallisuustyön seurannalla tarkoitetaan sekä toimenpiteiden toteutumisen seurantaa että niiden vaikuttavuuden seurantaa. Seurannassa tärkeintä on liikenneturvallisuusryhmän säännöllinen kokoontuminen. Koollekutsujana toimii puheenjohtaja. Ryhmässä seurataan hallintokuntien toimenpidesuunnitelmien toteutumista ja suunnitellaan tulevia teemoja, toimenpiteitä, tapahtumia, koulutusta ja käsitellään ajankohtaisia asioita ja aloitteita. Tärkeimmät seurantatyökalut ovat liikennekasvatustyön toimintasuunnitelmat sekä liikenneympäristösuunnitelman toimenpideluettelo. Liikenneympäristön toimenpidelistaukset on toimitettu palvelualueille sähköisenä ja niitä kehoitetaan myös ylläpitämään sähköisesti.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuutta ja tavoitteiden toteutumista mitataan seuraamalla liikenneturvallisuustilannetta kunnan alueella. Tätä seurantaa varten on olemassa erilaisia mittareita, joista on esitetty esimerkkejä taulukossa 6. Liikenneturvallisuusryhmässä päätetään, mitä mittareita seurataan ja kuinka seurantaa varten tarvittavat tiedot hankitaan.

Taulukko 6. Esimerkkejä tavoitteita edistävästä toimista ja tavoitteiden seurantamittarista.

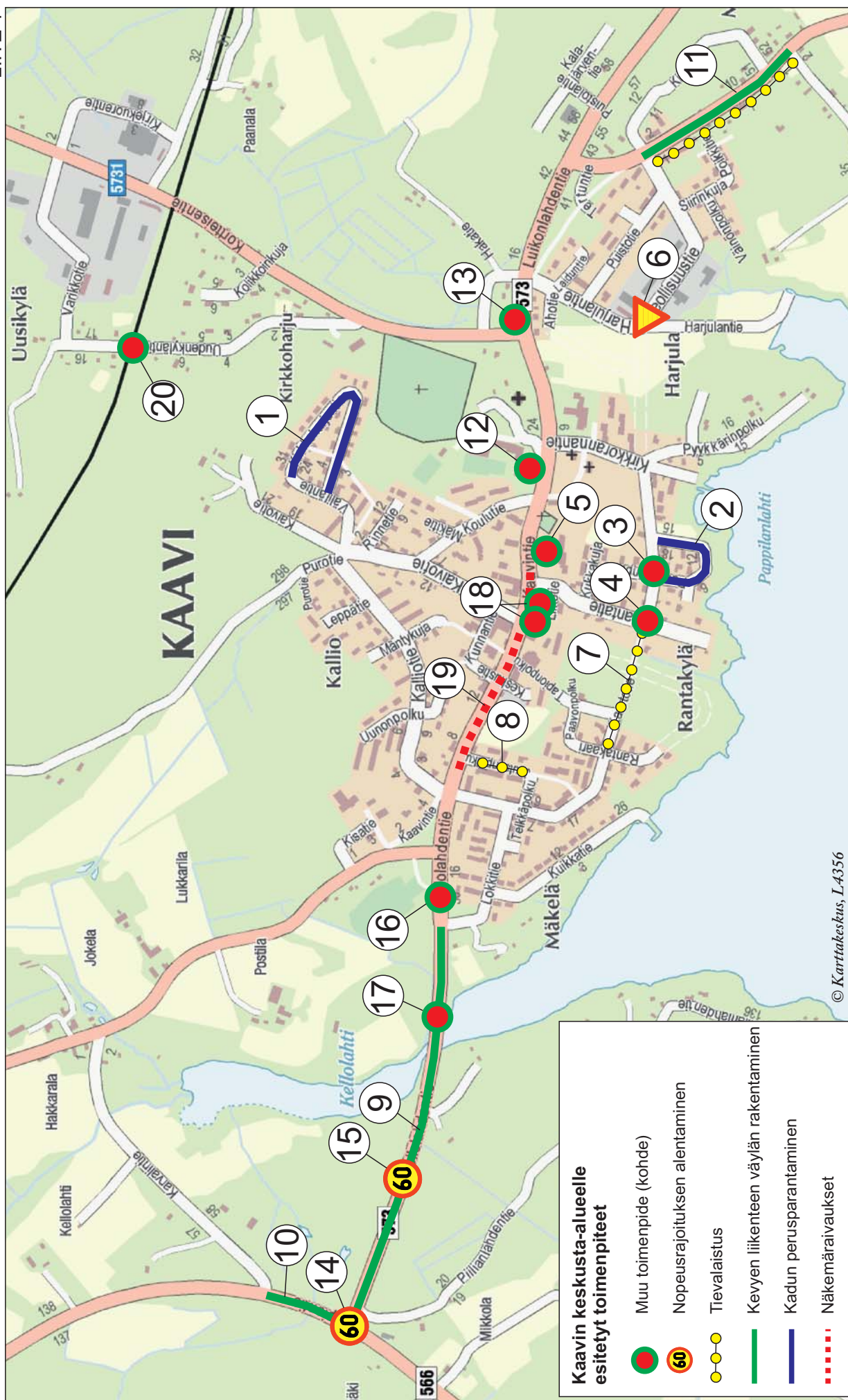
Seurattava tavoite	Edistämistoimet, seurantatapa
Liikennekuolemien vähentäminen	<i>Kuolemaan johtaneet onnettomuudet [kpl/vuosi] Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet [kpl/vuosi] Onnettomuuksien kasaumapisteet</i>
Onnettomuuksissa loukkaantuneiden määrän vähentäminen	<i>Henkilövahingot (loukkaantuneiden lukumäärä) [kpl]</i>
Liikenneturvallisuustyö on jatkuvaa, koordinoitua ja vaikuttavaa. Yritykset, järjestöt ja muut paikalliset yhteisöt osallistuvat liikenneturvallisuustyöhön.	<i>Liikenneturvallisuusryhmän aktiivinen toiminta ja säännöllinen kokoontuminen. Yhteistyökumppaneiden kutsuminen mukaan toimintaan ja toimenpiteiden suunnittelu ja toteutus yhdessä.</i>
Rattijuopumukseen, ylinopeuksiin ja turvavälineiden käyttämättömyyteen puututaan monipuolisella keinovalikolla.	<i>Keinojen monipuolisuuden varmistaminen; liikenneturvallisuusryhmässä sovitaan yhtäaikaisista toimenpiteistä ja niiden ajoituksesta (valvonta, tempaukset kouluissa ym., hidasteiden rakentaminen). Toteutumisen seuranta. Turvavälineiden käyttöasteen seuranta esim. säännöllisen oppilastyönä toteutettavan laskennan avulla.</i>
Matkailu-, maasto- ja vesiliikenteen turvallisuutta edistetään eri toimijoiden yhteistyönä erityisesti vilkkaissa matkailu- ja kesäasukaskunnissa.	<i>Matkailukeskusten omien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinta. Kesäasukkaiden tiedottaminen ja turvallisuusasioiden esilläpito kesätahtumissa. Yhteistyö poliisin kanssa. Maasto- ja vesiliikenneonnettomuuksien määrän seuranta.</i>
Nuorten liikennekäyttäytymiseen, iäkkäiden ja työmatkaliikenteen turvallisuuteen sekä esteettömyyteen vaikuttaminen ovat lähivuosien toiminnan painopistealueita.	<i>Suunnitelmassa esitettyjen esteettömyystoimenpiteiden sekä nuorille suunnattujen toimien toteuttaminen. Kunnan esimerkki työmatkaliikkumisen turvallisuuden edistäjänä.</i>
Liikenneympäristön parantamisessa painottuu taajamaliikenteen rauhoittaminen, koulumatkojen liikenneturvallisuus, pääteiden pistemäiset ongelma-kohteet sekä rautateiden tasoristeykset.	<i>Kiireellisimpien liikenneympäristön parantamistoimien toteutus suunnitelman mukaisesti. Painopisteet on huomioitu toimenpiteiden priorisoinnissa. Toimenpiteiden vaikuttavuutta seurataan mm. ennen-jälkeen-onnettomuustarkasteluilla sekä toimenpiteistä tulneiden palautteiden avulla.</i>
Tietämys arjen viisaista liikkumisvalinnoista lisääntyy ja kävelyn ja pyöräilyn arvostus lisääntyy sekä suunnittelussa, päätöksenteossa että toteutuksessa.	<i>Kunta toimii esimerkkinä kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimien toteuttajana ja kouluttaa virkamiehiään ja päätöksentekijöitä. Tiedotetaan kuntalaisten suuntaan viisaista liikkumisvalintamahdollisuuksista ja tuetaan viisaita valintoja (ks. toimintasuunnitelmat). Seurantamittari: Kulkumuotojakauma</i>
Liikenneturvallisuustyön tukena käytetään liikenneturvallisuustoimijaa.	<i>Hyödynnetään toimijan tukipanosta → sovitaan vuosittain seudullisessa lry-ryhmässä/ liikenneturvallisuusryhmässä toimijan panoksen käyttämisestä. Osallistutaan myös toimijatyön seudulliseen ohjaukseen ja toiminnansuunnitteluun.</i>

Liitteet

Liite 1. Liikenneympäristön toimenpidekartat ja -taulukot

Liite 2. Viisaan liikkumisen edistäminen kunnassa ja työpaikoilla

Liite 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat



= liikenneturvallisuustoimenpiteet
= ns. pikatoimenpiteet
= enllisrahalla toteutettavat hankkeet

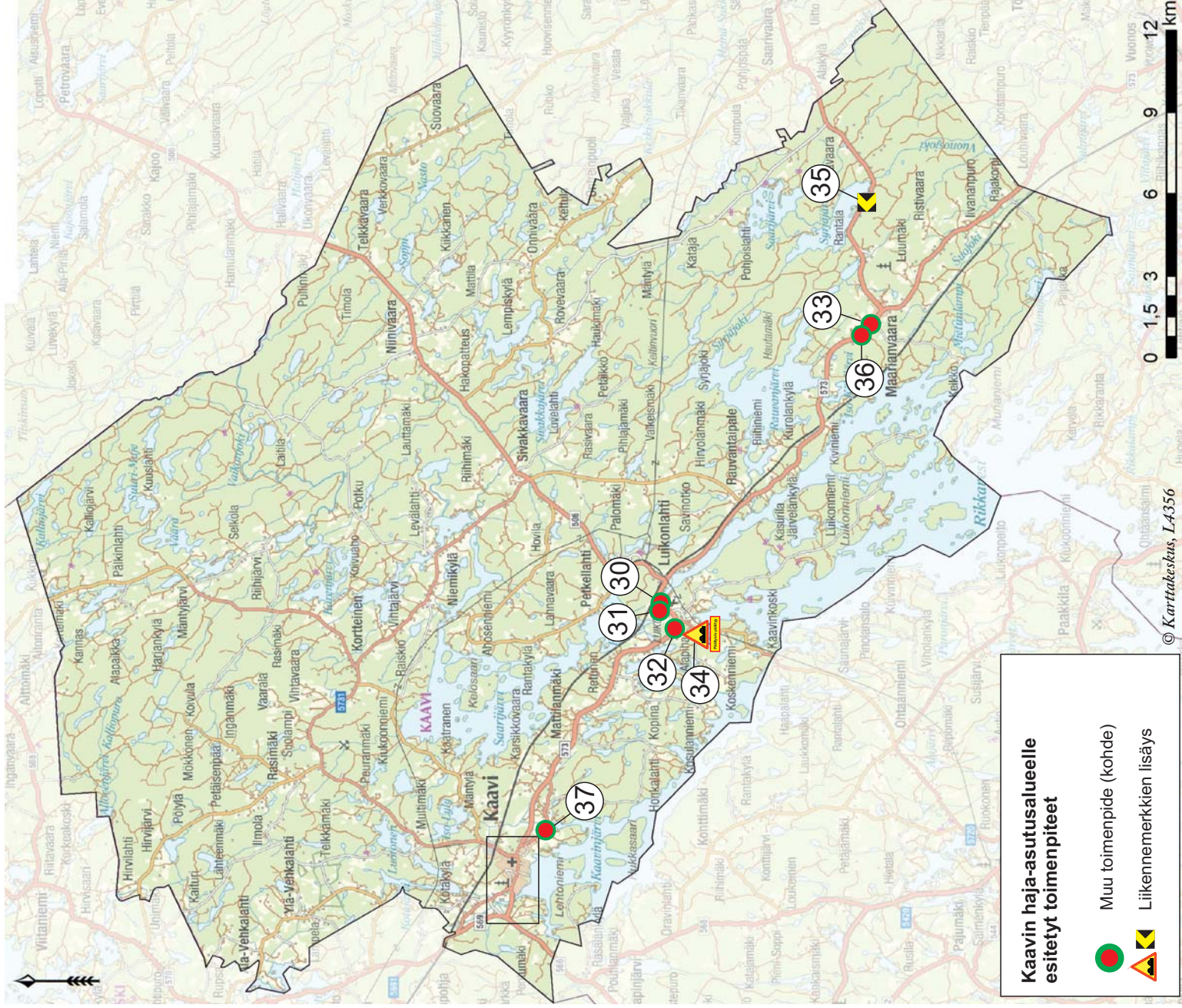
KESKUSTAAAN ESITETYT PARANNUSTOIMENPITEET

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvj/v)	Tehokkuus (hvj/M€v)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
1	Kirkkoharjuntie			Kadun perusparantaminen				2	kunta	
2	Puustellinpolku			Kadun perusparantaminen				2	kunta	
3	Kaartotien ja Puustellinpolun liittymä			Keräyspaperilavan siirto pois näkemäalueelta	1			PIKA	kunta	
4	Rantatien ja Kaartotien liittymä			Nykyisten järjestelyjen parantaminen (Kaartotien töyssyjen parantaminen korottamalla sekä maalaaminen ja pollareiden lisääminen töyssyjen kohdalle ja uudet töyssyt Rantatielle)	20			1	kunta	
5	Terveyskeskuksen piha			Piha-alueen pysäköintipaikoille P-merkkien yhteyteen lisäkilvet "Vältä joutokäyntiä"	0,5			PIKA	kunta	
6	Harjulantien ja Teollisuustien liittymä			Väistämismeluvollisuuden (kolmio) lisääminen Teollisuustieltä tuleville	0,5			PIKA	kunta	
7	Kaartotie välillä Rantatie-Rantakaari		300	Valaistuksen rakentaminen	15			1	kunta	
8	Joutsenpolku		180	Valaistuksen rakentaminen	10			1	kunta	
9	Mt 573 Kellolahdentie välillä Lokkitie-Kuopiontie	573/11/1440-2353	900	Kevyen liikenteen väylä	315	0,00125	0,004	3	ELY, kunta	
10	Mt 569 Kuopiontie välillä Kellolahdentie-Karvalintie	569/1/0-200	200	Kevyen liikenteen väylä		0,00013			ELY, kunta	
11	Mt 16466 Miettälänmäentie välillä Kielotie-Niemenpappilantie	16466/1/140-550	400	Kevyen liikenteen väylä ja valaistus		0,00155			ELY, kunta	
12	Koulun ja kirjaston piha-alue			Ensi vaiheessa vanhempien tiedottaminen jättiliikennejärjestelystä ja Kaavintien varressa olevien pysäkkien hyödyntämisestä	0,5			PIKA	kunta	
				Koulun jättiliikennejärjestelyt sekä kevyen liikenteen yhteys koululta Kaavintien väylälle (toteutus koulujärjestelyjen yhteydessä)	40			2	kunta	
13	Mt 573 Kaavintien ja mt 5731 Kortteistentien liittymä	5731/1/0		Kortteistentien yli menevän suojatien poistaminen	1	-0,00260	-2,600	PIKA	ELY	
14	Mt 573 Kellolahdentien ja mt 566 Kuopiontien liittymä	566/5/3800-569/1/250	450	Liittymäalueen nopeusrajoitus 60 km/h	1	0,00429	4,290	PIKA	ELY	
		566/5/3880		Kaistoapaste ennen liittymää Kuopion suunnasta tuleville	1	0,00124	1,240	PIKA	ELY	
		566/5/4000		Oikeallekääntymiskaistan muotoilu	20	0,00124	0,062	2	ELY	
		573/11/2253		Piilanjahdentien siirto Kaavin suuntaan	30	0,00249	0,083	2	kunta, tienhoito-kunta	

= liikenneturvallisuustoimenpiteet
 = ns. pikatoimenpiteet
 = enllisrahalla toteutettavat hankkeet

LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvp/v)	Tehokkuus (hvp/MEv)	Kiireellisyys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
15	Mt 573 kellolahdentie välillä Kuopiontien liittymä - keskusta	573/11/1300-2353		Nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h	1	0,01411	14,110	PIKA	ELY	
16	Mt 573 Kellolahdentie, Lokkitten liittymän ja urheilukentän kohdalla oleva alkukuu	573/11/1340		Kevyen liikenteen alkukukäytävän parantaminen (mm. alkukuuun johtavien yhteyksien parantaminen) sekä alueen siistiminen	30			1	ELY, kunta	
17	Mt 573 kellolahdentie, P-alue	573/11/1550		Pysäköintialueen siistiminen sekä merkkien, opasteiden ja infotaulujen uusiminen	10			1	ELY, kunta	
18	Matkahuollon/huoltoaseman liittymä sekä rautakaupan/liikekeskuksen liittymä	573/11/625 573/11/700		Suojateiden merkitseminen ja maalaaminen liittymiin	2	0,00822	4,110	PIKA	ELY	
19	Mt 573 Kaavintie keskustan kohdalla	573/11/650-1100		Välikaistalle istutettujen puiden ja pensaiden karsiminen ja raivaaminen säännöllisin väliajoin	-	0,00001		-	ELY, kunta	
20	Uudenkyläntien rautatien tasoristeyks			Ensi vaiheessa tasoristeyksen merkkien uusiminen ja ajantasaistaminen	1			1	Liikennevirasto	
				Tasoristeyksen muuttaminen vartioiduksi	-				Liikennevirasto	



	= liikenneturvallisuustoimenpiteet
	= ns. pikatoimenpiteet
	= enlissrahalla toteutettavat hankkeet

HAJA-ASUTUSALUEELLE ESITETYT TOIMENPITEET

LIITE 1

Nro	Sijainti	Tieosoite (tie/osa/etäisyys)	Pituus (m)	Toimenpide	Kustannukset (1000 €)	Onn. vähenemä (hvj/v)	Tehokkuus (hvj/MEv)	Kliirelli- syys- luokka	Vastuutaho	Toteutettu
30	Mt 573 Luikonlahdentie Luikonlahden koulun kohdalla	573/8/1050		Suojatien havaittavuuden parantaminen suojatiemerkkien heijastinvarsilla	1	0,00196	1,960	PIKA	ELY	
31	Luikonlahden koulun piha			Jättiliikennejärjestelyt (jättiliikennejärjestelyiden mahdollinen toteuttaminen käyttäen hyödyksi Huovilanpolkua, jonka kautta saataisiin lenkki koulun piha-alueelle)	25			1	kunta	
32	Mt 573 Luikonlahdentie, mt 5720 Kaavinkoskentien liittymä	573/9/75-175		Nopeusrajoituksen 70 km/h siirtäminen n. 100 metriä Kaavin suuntaan	0,5	0,00044	0,880	PIKA	ELY	
33	Mt 573 Outokummuntie Maarianvaaran kohdalla	573/5/650-1700		Nopeusrajoitusalueen 60 km/h lyhentäminen ja rajoituksen alkaminen niin että Keikonniementien/Paavolantien yksityistieliittymät kuuluvat 60 km/h rajoitusalueelle. (Kesäteatterin toiminnan alkaen lupa tilapäiselle nopeusrajoitukselle 60 km/h kesäteatterin kohdalla)	0,5	-0,00621	-12,420	PIKA	ELY	
34	Mt 5720 Kaavinkoskentie	5720/3/3075		Muu vaara -liikennemerkki ja lisäksi "Päällyste päättyy"	0,5	0,00010	0,200	PIKA	ELY	
35	Mt 502 Polvijärventie	502/11/810-930		Kaarteiden taustamerkit jyrkimmän mutkan kohdalle (kaarresäde 157, maastonmuoto kaarteissa ulospäin)	1	0,00015	0,150	PIKA	ELY	
36	Mt 573 Outokummuntie entisen Maarianvaaran koulun kohdalla	573/5/1625 573/5/1100		Lapsia-merkkien poistaminen Maarianvaaran entisen koulun kohdalta, mikäli merkkejä edellyttävää toimintaa ei ole koulun tiloissa	0,5		0,000	PIKA	ELY	
37	Mt 16466 Miettälänmäentie, Kalaniementien liittymä	16466/1/1050		Liittymän näkemien parantaminen liittymän viereisen tontin kuusialtaa leikkaamalla	1	0,00021	0,210	1	tienhoito-kunta	

LIITE 2: Viisaan liikkumisen edistäminen kunnassa ja työpaikoilla

Viisaita valintoja liikkumiseen -esite:

http://www.motiva.fi/files/4897/Viisaita_valintoja_liikkumiseen_kunnassasi.pdf

Esimerkkejä Suomesta:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/esimerkkeja_tehdyista_toimista_suomessa

Esimerkkejä Euroopasta:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/esimerkkeja_euroopasta

Liikkumissuunnittelun työkaluja:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/liikkumissuunnittelun_tyokaluja

TYKELI (Työpaikat kestävän liikkumisen edistäjinä) -pilottihankkeet:

http://www.motiva.fi/liikenne/liikkumisen_ohjaus_tyopaikoilla/aineistot/pilotit

Polku edellisiin: www.motiva.fi » Liikenne » Liikkumisen ohjaus työpaikoilla » Aineistot

Vinkit työnantajille:

1. Toimipaikan sijainnin valinta liikkumismahdollisuuksien mukaan

- Muuton tai uusien toimitilojen rakentamisen yhteydessä sijaintipaikan valinnassa kannattaa ottaa huomioon työntekijöiden mahdollisuus tulla töihin kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

2. Kestävää liikkumista tukeva infrastruktuuri työpaikalla

- Pyöräilijät tarvitsevat runkolukittavat telineet, suihkun ja vaatteidenvaihtotilan. Sisätiloista, esimerkiksi autohallista, voidaan varata alue pyörille.
- Etäneuvotteluilla voidaan välttää työasiamatkoja. Niitä varten tarvitaan asianmukaiset tilat ja laitteet.

3. Kestävää liikkumista tukevat palvelut, edut ja säännöt työpaikalla

- Työntekijöille voidaan tarjota työsuhteautojen ohella työsuhte-etuna myös joukkoliikennelippua ja työsuhtepolkupyörää. Polkupyöriäkin voidaan hankkia leasing-periaatteella. Työnantaja voi myös tarjota niin sanottuja virkakypyriä ja joukkoliikenteen lippuja työasiamatkoihin. Tällöin työntekijän ei tarvitse ajaa töihin omalla autolla hoitaakseen sillä työasioita päivän aikana. Pyöräilyn yhteydessä kannattaa muistuttaa kypärän käytöstä!
- Työsuhteautojen ja työpaikan autojen hankinnassa kannattaa suosia vähäpäästöisiä malleja. Vähäpäästöisten autojen suosiminen kohentaa myös yrityskuvaa. Yritys voi linjata hankintapolitiikassaan työntekijöiden auton valinnan perusteet: esimerkiksi hiilidioksidipäästöille voidaan määritellä yläraja.
- Työpaikan omat autot voidaan korvata osittain tai kokonaan autojen yhteiskäyttöpalvelulla. Tällöin säästyy myös pysäköintikustannuksia.
- Työnantaja voi ylläpitää kimpakyytipörssiä, jossa työkaverit voivat etsiä sopivaa matkaseuraa. Jos liikkujia on paljon samaan aikaan ja suuntaan, voi työnantaja järjestää omia bussikyytejä.
- Työntekijältä voidaan periä työpaikalla sijaitsevasta autopaikasta maksu, jonka suuruus riippuu siitä, kuinka tarpeellista työntekijän on tulla omalla autolla töihin. Kimpakyytiläisille pysäköinti voi olla edullisempaa tai ilmaista. Parkkipaikan ajastettavat lämpöpistokkeet varmistavat autojen esilämmityksen kylmällä säällä.
- Työpaikan matkustusohjeistuksessa voidaan antaa suosituksia käytettävistä matkustusmuodoista matkan luonteen, pituuden ja käytettävissä olevien vaihtoehtojen mukaan. Oman auton käytön tulisi olla viimeinen vaihtoehto, jos muut vaihtoehdot ovat huomattavasti hankalampia.

4. Tietoa kestävästä liikkumisesta työntekijöille

- Kaikki liikkumiseen liittyvät edut ja ohjeet kannattaa koota yrityksen sisäisille verkkosivuille. Sivuille voi myös koota hyödyllisiä linkkejä seudun liikennepalveluista. Intranetissä voi toteuttaa yrityksen sisäisen kimpakyytipörssin.
- Työpaikalla voidaan järjestää tempauksia esimerkiksi pyöräilyn edistämiseen liittyen. Hyviä ajankohtia tempauksille on Pyöräilyviikko toukokuussa, Liikkujan viikko syyskuussa ja Energiansäästöviikko lokakuussa. Tempauksiin voi liittää myös asiantuntijaluentoja.
- Työnantaja voi tarjota taloudellisen ja turvallisen ajotavan koulutusta työntekijöilleen, erityisesti niille, jotka käyttävät autoa työmatkoillaan tai työasioita hoitaessaan.

5. Liikkuminen huomioon työn organisoinnissa

- Etätyö vähentää työmatkoja olennaisesti. Etätyön pelisäännöt on hyvä tehdä selväksi. Myös työajan joustot voivat lisätä joukkoliikenteen käyttöä.
- Osa työmatkasta voidaan laskea työajaksi, jos pitkiä juna- tai linja-automatkoja kulkeva pystyy tekemään työtä matkalla.
- Liikkumiseen liittyvät ongelmat ja kehitystarpeet voidaan käsitellä yhtenä kohtana esimerkiksi kehityskeskusteluissa. Jopa itse keskustelut voidaan hoitaa kävelen!

6. Liikennepalvelujen räätälöinti työpaikan tarpeiden mukaan

- Työnantaja voi neuvotella esimerkiksi joukkoliikenteen palveluntarjoajan kanssa, miten joukkoliikenne parhaiten palvelisi työpaikkaa. Aikataulu- tai vuorovälimuutos voi ratkaisevasti lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämismahdollisuudet kouluissa

Liikkuva 2012-2013

Ideana on neuvoa ja kannustaa 13-19-vuotiaita nuoria valitsemaan viisaita liikumistapoja koulu- ja vapaa-ajanmatkoilleen. Liikkuva -hankkeessa järjestetään kouluvierailuja yläkouluilla, lukioissa ja toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa, joissa nuoret pääsevät draamatyöpajoissa pohtimaan omia liikkumisvalintojaan. Lisäksi tarjotaan opettajille materiaaleja, joiden pohjalta on mahdollista toteuttaa draamatyöpajoja itsenäisesti sekä suunnitella omalle koululle sopiva turvalliseen, ympäristöystävälliseen ja terveelliseen liikkumiseen liittyvä suunnitelma yhdessä oppilaiden kanssa.

http://www.motiva.fi/files/6444/Liikkuva_2012-2013_Hankekortti.pdf

<http://www.nuortenakatemia.fi/Liikkuva>

Kävelevä- ja pyöräilevä koulubussi

Pyöräilevä ja kävelevä koulubussi on alakoulun alimmille luokille suunnattu toimintamalli, jossa mm. vanhempien ja isovanhempien kanssa yhteistyössä pyritetään koulubusseja. Ideana on kulkea koulumatka kävellen tai pyöräillä yhdessä aikuisen johdolla. Puhutaan koulubussista, sillä matka kuljetaan ennalta sovittujen pysäkkien kautta, jotka toimivat tapaamispaikkoina. Pysäkkien sijainnit suunnitellaan siten, että bussilla kulkevan lapsen reitti kotoa pysäkille olisi mahdollisimman turvallinen. Tällä Pyöräilykuntien verkosto ry:n koordinoimalla koulubussitoiminnalla voidaan vähentää autoliikennettä koulun lähistöllä ja lisätä näin koulumatkan turvallisuutta. Koulubussitoiminta lisää pyöräilemistä ja/tai kävelemistä arjessa, opettaa valitsemaan ympäristön kannalta kestäviä liikumistapoja ja mahdollistaa liikennesääntöjen ja liikenteessä liikkumisen opetteluun aikuisen opastuksella. Kaikkiaan koulubussitoiminta edistää liikuntaa, turvallisuutta, kestävästä liikkumisesta sekä kasvattaa lasten, vanhempien ja koulun välistä yhteisöllisyyttä.

http://www.poljin.fi/koulubussit/koulubussit_esite_painoon.pdf

<http://www.poljin.fi/koulubussit>

<http://areena.yle.fi/video/1316613620162>

Liikennekäärme-peli

Alakoulun oppilaille suunnatussa Liikennekäärme-pelissä kannustetaan ja opetetaan lapsia ja heidän huoltajiaan kulkemaan koulumatkat ympäristöystävällisesti, liikunnallisesti ja samalla turvallisesti. Liikennekäärme-peli on kampanja, jonka aikana oppilaille opetetaan liikkumiseen ja liikenteen kestävyys, terveysvaikutuksiin, ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita. Liikenteeseen ja peliin liittyvistä asioista järjestetään opettajille koulutus. Peliin idea on kannustaa lapsia kestävästi liikkumiseen ja palkita lapsia ympäristöystävällisesti tehdyistä matkoista tarroilla, joita kerätään pirteän värikkääseen Liikennekäärme-pelilautaan. Peliin osallistuvat koulut voivat järjestää kampanjoita ja oheistapahtumia, joissa esimerkiksi tuunataan pyöriä, ajetaan taitoratoja ja päästään jututtamaan poliisia tai muita liikenteen parissa työskenteleviä tahoja.

http://www.motiva.fi/files/6429/Liikennekaarme-peli_Hankekortti.pdf

Koulujen kilometrikisa

Leikkimielinen Koulujen kilometrikisa on suunnattu 1-9 luokkalaisten koulujen valtakunnallinen pyöräily- ja kävely- ja kävelymatkan saavuttamisesta päivän aikana. Parhaimmillaan Kilometrikisa kannustaa liikkumaan ja parantaa luokan yhteishenkeä liikkumisen tapahtuessa koko luokan voimin. Koululaisten kilometrikisan suoritteet ja tulokset kirjataan internetpalveluun, jossa on myös mahdollista vertailla omaa koulua omassa kunnassa ja koko Suomessa sekä omaa joukkuetta (=luokka) luokka-asteen mukaan omassa kunnassaan ja koko Suomessa. Koulujen kilometrikisa on Pyöräilykuntien verkoston organisoima kuukauden mittainen kampanja, jossa kunkin luokkatason voittajajoukkue palkitaan.

<http://www.kilometrikisa.fi/koulut/site/index>

Fillarimestarikilpailu

Autoliiton järjestämä Fillarimestarikilpailu on liikenneturvallisuuskilpailu, jossa mitataan koululaisten liikennetaitoja ja -tietoja. Fillarimestari tukee koulujen liikennekasvatustyötä, siinä pureudutaan liikennesääntöihin ja edistetään lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta käytännön harjoittelun sekä teoriaopetuksen keinoin. Kilpailuun osallistutaan neljän hengen joukkueilla. Joukkueista parhaiten ajotaito ja kirjallisissa osuuksissa menestyvät joukkueet jatkavat mestaruuskilpailuihin. Mestaruuden voittava joukkue etenee edustamaan Suomea EM-kisoihin. Toiminta on kouluille ilmaista, Autoliitto vastaa joukkueiden majoituksista, ruokailuista ja matkoista.

<http://www.autoliitto.fi/autoliitto/tapahtumat-ja-toiminta/fillarimestari2/>

Kampanjaviikot

Koulut voivat järjestää yksittäisiä kampanjaviikkoja, jolloin kannustetaan liikkumaan ympäristön kannalta viisain keinoin kouluun. Tarkoitus on kannustaa oppilaita kulkemaan koulumatka pyörällä, kävellen, rullalaudalla, -luistimilla tai muulla lihasvoimaa perustavalla kulkumuodolla. Kampanjan ei tarvitse olla kilpailu, sillä kaikilla kouluilla ja oppilailla ole yhtäläisiä mahdollisuuksia taittaa koulumatkaa pyöräillen. Haluttaessa kampanjaviikolla voidaan myös kisata oman koulun kesken tai haastaa mukaan

naapurikouluja. Turkulainen Valonia on laatinut kampanjaviikon järjestämisen tueksi materiaalipaketin, josta löytyy Viisaasti kouluun -juliste, osallistumistaulukko kampanjaviikon liikkumissuorituksien keräämistä varten, arkillinen ansiomerkkejä ja opettajan ohje teemaviikkoa varten. Valonian materiaalipaketti istuu parhaiten 1-6-luokille.

Pyörällä kouluun -päivä

Paljon vinkkejä ja erilaisia toimintamalleja omalla sivustolla: <http://www.pyorallakouluun.fi/>

Lisätietoja ja materiaalipaketit:

<http://www.turku.fi/Public/default.aspx?contentid=357027&nodeid=4656>

<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=153690&GUID={8EDDC12A-E1FA-4330-B6F6-B445BD39CBB2}>

<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=153757&GUID={18B8CAF1-ED4A-4A36-93D8-D1BF51397268}>

<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=153576&GUID={4F2D4038-4B78-45F0-8719-B049D309AE74}>

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

YLEISHALLINNON TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Kuntalaiset	Liikenneturvallisuuden parantaminen ja turvallisuusvälineiden käyttäminen	Katuvalojen, liikenneväylien ja kevyen liikenteen väylien asianmukainen rakentaminen ja kuntoon saattaminen, sekä suunnitelmista tiedottaminen	Jatkuva	Keskushallinto	Tarpeen mukaan ja talous- ja toiminta-suunnitelman yhteydessä
Kunnanviraston asiakkaat	Turvallinen asiointi, tavoitettavuus ja löydettävyyys	Moottoriajoneuvoille ja kevyelle liikenteelle selkeät liittynät ja opasteet sekä valaistus, myös P-alueille	Jatkuva	Tekniset tukipalvelut	Tarpeen mukaan
Kunnanviraston työntekijät	Turvallinen henkilöstön liikkuminen työmatkoilla ja työkohteesta toiseen	Tietoiskut, koulutus ja esimiesten ohjeistus	Jatkuva	Henkilöstö	Tarpeen mukaan

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Urakoitsijat ja suunnittelijat (kon-sultit)	Rakennus- ja kunnossapitokohteiden turvallisuus ja riittävä merkintä sekä ympäristön huomioiminen.	Riittävä ennakkosuunnittelu sekä ammattitaitoinen toteutus, koneiden ja laitteiden ajanmukaisuus ja hyvä kunto.	Kohteittain	Tekninen toimi	Jatkuvaa

SIVISTYSTOIMEN (KOULUTOIMEN) TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
1.-2. luokka	Turvallisen koulutien oppiminen. Turvavälineiden käytön tärkeyden oivaltaminen (heijastin, liivi, kypärä). Jalankulkijan liikennetaitojen oppiminen, käyttäytyminen tiellä, risteyksissä ja suojatiellä. Polkupyörä liikenteessä, matkustaminen koululaiskuljetuksessa.	Kasvatus ja opetus järjestetään opetus- ja työsuunnitelmien mukaisesti. Käytetään tarpeen mukaan ulkopuolisia asiantuntijoita, harjoitellaan liikumista maastossa. Huoltajia tiedotetaan vanhempainilloissa ja tiedotteilla.	Toteutus opetus ja työsuunnitelman mukaisesti	Rehtori ja opettajat, sivistystoimenjohtaja sekä sivistyslautakunta	Työvuosisiraportit
3.-4. luokka	Aikaisemmin opitun syventämistä, pyöräilykäyttämisen varmentamista, harjaantumista liikennetilanteisiin käytännön esimerkkien kautta.	Kasvatus ja opetus järjestetään opetus- ja työsuunnitelmien mukaisesti. Käytetään tarpeen mukaan ulkopuolisia asiantuntijoita sekä hyödynnetään tietotekniikkaa tarpeen mukaan, harjoitellaan liikumista maastossa. Huoltajia tiedotetaan vanhempainil-loissa ja tiedotteilla.	Toteutus opetus ja työsuunnitelman mukaisesti	Rehtori ja opettajat, sivistystoimenjohtaja sekä sivistyslautakunta	Työvuosisiraportit

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
5.-6. luokka	Aikaisemmin opitun kertaamista ja sääntöjen syventämistä. Perehdytään laajemmin kunnan liikenteeseen, ja opetetaan vuodenaikojen vaikutusta liikenneoloihin. Tutkitaan syvällisemmin ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen vuorovaikutusta. Pohditaan liikenneturvallisuuteen vaikuttavia asioita.	Kasvatus ja opetus järjestetään opetus- ja työsuunnitelmien mukaisesti. Käytetään tarpeen mukaan ulkopuolisia asiantuntijoita sekä hyödynnetään tietotekniikkaa. Harjoitellaan liikkumista maastossa. Huoltajia tiedotetaan vanhempainilloissa ja tiedotteilla.	Toteutus opetus ja työsuunnitelman mukaisesti	Rehtori ja opettajat, sivistystoimenjohtaja sekä sivistyslautakunta	Työvuosiraportit
Oppilaiden vanhemmat	Sitouttaminen koulun liikenneturvallisuustyöhön oman esimerkin ja vastuun kautta.	Oman toiminnan tiedostaminen vastuullisena liikkijana ja esimerkin näyttäjänä. Tiedottaminen vanhempaiden tilaisuuksissa.	Jatkuvana toimintana	Vanhemmat	
Opettajat	Hyvä esimerkki liikenteessä ja sitouttaminen koulun liikenneturvallisuustyöhön.	Oma tiedostettu toiminta, tiedottaminen palaverissa sekä henkilöstölle järjestetyt koulutustilaisuudet.	Jatkuva	Rehtori ja opettajat, sivistystoimenjohtaja	Tarvittaessa
Kouluterveydenhuolto	Tilanteesta oppiminen.	Vastuunotto toiminnassa selvitetään, mitä tapahtui ja miten onnettomuuden olisi voinut ehkäistä.	Jatkuva	Kouluterveydenhuolto	Tarvittaessa
Koulukuljetusten hoitajat	Ammattiautoilijalla on vastuullinen rooli niin kuljettajana kuin liikennekasvattajana.	Oman toiminnan tiedostaminen vastuullisena ammattiautoilijana. Yhteistyö ja yhteiset tavoitteet kouluviranomaisten kanssa, kuljettajien koulutustilaisuudet. Selkeät koulukuljetusperiaatteet, tarkat sopimukset	Jatkuva, koulutus muutaman vuoden välein	Sivistystoimen ja kunnan vastuulliset viranomaiset	Tarvittaessa

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
7.-9-luokat	Liikenneturvallisuus- ja asennekasvatus. Pyörien kunto ja hallinta. Pyöräilykypärät ja heijastimet. Mopolla liikuminen. Alkoholi ja huumeet liikenteessä.	Kasvatus ja opetus järjestetään opetus- ja työsuunnitelmien mukaisesti. Käytetään tarpeen mukaan ulkopuolisia asiantuntijoita sekä hyödynnetään tietotekniikkaa tarpeen mukaan, harjoitellaan liikkumista maastossa. Linja-autokuljetuksissa valvotaan käyttäytymistä. Huoltajia tiedotetaan vanhempainilloissa ja tiedotteilla.	Toteutus opetus ja työsuunnitelman mukaisesti	Rehtori ja opettajat, sivistystoimenjohtaja sekä sivistyslautakunta	Työvuosiraportit

SOSIAALI- JA TERVEYSTOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA

Neuvola, päivähoito ja esikoulu

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Äitiys- ja lastenneuvolan asiakkaat	Liikenneturvallisuusvalistuksen ja turvallisuusvälineiden käytön lisääminen.	Vauvojen turvakaukaloiden vuokraus. Tiedon jakaminen lasten liikenneturvallisuudesta ja turvalaitteista huomioiden eri liikkumismuodot. Vanhempien mallin korostaminen ja liikenneturvallisuusaineiston jakaminen.	Jatkuvana toimintana	Terveystoimenhoito	Tarpeen mukaan
Päivähoito	Liikenneturvallisuusvalistuksen ja turvallisuusvälineiden käytön lisääminen.	Liikennesääntöjen opettelu, leikki- paikkojen turvallisuuskartoitus. Opetus, teemapäivät, heijastimien jako.	Jatkuvana toimintana	Päivähoidon henkilöstö	Henkilöstö, päivähoitopäivähoitaja, sivistystoimenjohtaja
Esikoululaiset	Turvallinen liikennekäyttäytyminen.	Kasvatus ja opetus järjestetään opetus- ja työsuunnitelmien mukaisesti. Käytetään tarpeen mukaan ulkopuolisia asiantuntijoita sekä hyödynnetään tietotekniikkaa, harjoitellaan liikumista maastossa. Huoltajia tiedotetaan vanhempainiltoissa ja tiedotteilla.	Toteutus opetus ja työsuunnitelman mukaisesti	Rehtori ja opettajat, sivistystoimenjohtaja sekä sivistyslautakunta	Työvuosiraportit
Vanhemmat	Turvavälineiden käyttö ja valistus.	Vanhempainiltaan teemaksi turvavälineet ja niiden käyttö sekä asiaan liittyvän tiedotusmateriaalin jakaminen.	Jatkuvaa toimintaa	Päivähoidon henkilöstö, päivähoitaja, sivistystoimenjohtaja	Tarpeen mukaan

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Aikuisväestö

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Kaikki työikäiset	Asennekasvatus, liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen ja riskikäyttäytymisen väheneminen.	Lääkärin vastaanotolla selvitetään lääkkeiden vaikutus ajokykyyn, toimintakyvyn arviointi ajokorttiin liittyvien tarkastusten yhteydessä.	Jatkuvasti	Terveystarkastus	Terveystarkastusten yhteydessä
Työkseen liikkuvat	Turvallinen liikkuminen ja turvalaitteiden merkityksen muistaminen.	Vastaanottotoiminnassa kiinnitetään huomiota ennalta ehkäisyyn (ajokunto, terveydentila, elämäntavat, ajokorttiuudistuksen kriteerit, turvalaitteiden käyttö). Terveystarkastuksessa selvitetään ajokunto, terveydentila, elämäntavat ja tehdään suunnattuja testejä tarpeen mukaan (esim. S-GT).	Jatkuva	Terveystarkastus	Kohtaamisten yhteydessä ja terveystarkastuksissa
Onnettomuuksien uhrin	Tilanteesta oppiminen.	Vastaanottotoiminnassa selvitetään, mitä tapahtui ja miten onnettomuuden olisi voinut ehkäistä.	Jatkuva	Terveystarkastus	Tarvittaessa
Yhteistyö (mm. työterveyshuolto ja työnantajat)	Turvallisuuden lisääminen ja onnettomuuksien väheneminen.	Tiedottaminen, työpaikkakäynnit, onnettomuuksista oppiminen, työpaikan ympäristö, työ ja liikenneturvallisuus. Toiminta moniammatillisesti.	Jatkuva	Terveystarkastus	Tarvittaessa

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

Vanhusväestö

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Henkilöstö, sosiaali- ja terveystoimi	Liikenneturvallisuuden huomioontaminen toiminnassa, ajan tasalla pysyminen.	Tietoiskut, ensiapuvalmiuden ylläpitäminen, liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen. Työntekijöiden ja asiakkaiden liikkuminen sekä turvalaitteiden käyttö.	Jatkuva	Sosiaalitoimi	Vuosittain
Vanhusasiakkaat	Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen.	Liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen kotihoidon henkilöstölle ja vanhuksille.	Jatkuva	Sosiaalitoimi, kotihoito	Tarpeen mukaan
Kotipalvelun henkilöstö	Turvavälineiden käyttö.	Koulutus liittyen liikenneturvallisuuteen ja turvavälineiden käyttöön.	Jatkuva	Sosiaalitoimi	Tarpeen mukaan

Vammaispalvelut

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Liikkumis- ja toimimiseiset henkilöt	Turvallinen liikennekäyttäytyminen, esteettömyys julkisiin tiloihin.	Tiedottaminen sekä koulutustilaisuu- det, liikuntaesteiden poistaminen julkisista tiloista.	Jatkuva	Sosiaalitoimi ja tekninen toimi	Kyselyin ja palautteen kautta tarpeen mukaan
Vammaispalvelun henkilökunta	Liikenneturvallisuuden huomioontaminen toiminnassa, ajan tasalla pysyminen.	Tietoiskut, ensiapuvalmiuden ylläpitäminen, liikenneturvallisuuskoulutuksen järjestäminen. Työntekijöiden ja asiakkaiden liikkuminen sekä turvalaitteiden käyttö.	Jatkuva	sosiaalitoimi	Vuosittain
Yhdyskuntasuunnittelija ja rakentajat	Turvallinen liikennekäyttäytyminen, esteettömyys julkisiin tiloihin.	Eriyisryhmien huomioontaminen suunnitteluvaiheessa.	Jatkuva	sosiaalitoimi, tekninen toimi	Tarpeen mukaan

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

NUORISO- JA LIIKUNTATOIMEN TOIMINTASUUNNITELMA

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Nuoret ikäryhmittäin	Liikenneturvallisuus ja asennekasvatus. Mopojen huolto (15-18 v.).	Teemapäivät ja oppitunnit yhdessä koulujen ja asiantuntijatahojen kanssa, keskustelut, materiaalin jako ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista.	Keväisin ja ympärivuoden nuorisotilalla, leireillä ja tapahtumissa	sivistystoimi ja poliisi	Tarpeen mukaan
Nuorisotoimen henkilöstö	Liikenneturvallisuustietojen ajan tasalla pitäminen ja esimerkiksi olemien.	Koulutus.	Jatkuva	sivistystoimi	Tarpeen mukaan
Yhteistyö (mm. järjestöt ja yhdistykset)	Asennekasvatus ja yhteisiin tavoitteisiin sitouttaminen.	Teemat, kampanjat sekä esimerkiksi toimiminen.	Yhdistysten toimintakauden alkaessa	sivistystoimi	Tarpeen mukaan
Autoilijat, hiihtäjät ja moottorikelkailijat	Autoista, hiihtäjästä ja moottorikelkailijoista varoittaminen tienlityspaikoissa. Turvallinen ja sääntöjen mukainen moottorikelkailu.	Varoitavien kylttien asentaminen pääteiden ylityspaikkojen yhteyteen.	Ennen hiihto- ja kelkkakauden alkua	Liikunta-alueiden hoidosta ja kunnossapidosta vastaava	Kunnossapitohenkilöstön toimesta kunnostustöiden yhteydessä
Liikuntapaikkojen käyttäjät	Turvalliset pysäköintipaikat Liikuntapaikkojen yhteydessä. Turvallinen liikkuminen liikuntapaikoille ja turvalaitteiden käyttö (turvavyö, pyöräilykypärä, heijastin).	Nykyisten alueiden tarkistaminen. Uusien liikuntapaikkojen rakentamisessa turvallisuus huomioitava suunnitteluvaiheessa. Selkeät opasteet.	Suunnitteluvaihe Tilanteissa ja tilaisuuksissa, joihin sopii luontevasti liikenneturvallisuuden esille otto	Liikuntatoimesta vastaava viranhaltija ja liikunta-alueiden hoidosta vastaava työnjohto ja henkilöstö.	Työmaapalaverit Muut työpalaverit

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuusuytyön toimintasuunnitelmat

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Liikuntatoimen henkilöstö	<p>Työturvallisuus, liikenneturvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Turvavyön käyttö. - Kypärän ja muun asianmukaisen asusteen käyttö. - Merkivalon käyttö työkonneissa. - Jäänhoitokoneita käytettäessä luis-telijoiden poistaminen luistelalueelta ja kaukalosta. 	Keskustelut, tietoiskut.	Työpalaverit	<p>Työnjohtajat</p> <p>Poliisi</p> <p>Liikenneturva</p>	<p>Vuosittaisen esimies-alaiskeskustelun yhteydessä</p>

MAASEUTUTOIMI

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Maa- ja metsätalousyrittäjät	Liikenneturvallisuus ja asennekasva-tus.	Tiedottaminen ja kouluttaminen.	Jatkuva	Maaseututoimi	Tarpeen mu-kaan
Maatalouslomittajat	Maaninnan kunnan hallinnoimaa toimintaa			Maaninnan kun-ta	
Kuljetuspalveluja harjoittavat yrittäjät	Liikenneturvallisuus ja asennekasva-tus.	Tiedottaminen ja yhteiset tilaisuudet.	Jatkuva	Maaseututoimi ja poliisi	Tarpeen mu-kaan

LIITE 3. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmat

YRITYKSET

Kohderyhmä	Tavoite	Toimenpiteet	Aikataulu	Vastuutaho/ vastuuhenkilö	Seuranta
Hallinto	Turvallisuuden lisääminen ja onnettomuuksien vähentäminen.	Riittävä tiedottaminen ja valistus.	Jatkuvaa toimintaa	Yrityksen johto	Tarpeen mukaan
Työntekijät (työturvallisuus ja työmatkaturvallisuus)	Turvallinen henkilöstön ja tarvikeiden liikkuminen työkohteesta toiseen.	Turvallisten työtapojen ja materiaalien siirtojen hallitseminen, turvavälineiden käyttö, säännösten ja esimiesten ohjeiden noudattaminen.	Jatkuvaa toimintaa	Yrityksen johto	Tarpeen mukaan
		Työvälineiden ajanmukaisuus ja hyvä kunto, henkilöstön ammattitaidon ylläpito perehdyttämisen ja koulutuksen kautta.			
Työterveyshuolto	Turvallisuuden lisääminen ja onnettomuuksien vähentäminen.	Tiedottaminen, työpaikkakäynnit, onnettomuuksista oppiminen, työpaikan ympäristö, työ ja liikenneturvallisuus.	Jatkuvaa toimintaa	Työterveyshuolto ja yrityksen johto	Tarpeen mukaan

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 69/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Sito Oy		Julkaisuaika elokuu 2013		
		Kustantaja Julkaisija Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelma Kaavi				
<p>Tiivistelmä</p> <p>Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion, Juankosken ja Suonenjoen kaupungit sekä Kaavin ja Rautalammin kunnat ovat laatineet yhdessä Kuopion seudun liikenneturvallisuuksuunnitelman. Kuntakohtaiset suunnitelmaraportit sisältävät sekä liikenneympäristön parantamissuunnitelmat että liikenneturvallisuuksuunnitelmat. Liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden suunnittelua ohjasivat työn aikana määritetyt kunnille yhteiset liikenneturvallisuuksuuden ja esteettömyyden parantamista koskevat periaatteet sekä tarkemmin kuntakohtaiset erityispiirteet. Myös liikenneturvallisuuksuunnitelmat laadittiin kunnille yhteisten periaatteiden ohjaamina. Suunnitelman laadinnassa otettiin huomioon Itä-Suomen liikenneturvallisuuksuunnitelma ja kuntien omat liikkumiseen ja turvallisuuden kytkeytyvät strategiat ja tavoitteet.</p> <p>Kaavin kunnan alueelle on esitetty liikenneympäristön parantamistoimenpiteitä yhteensä 28 kohteeseen. Toimenpiteet painottuvat keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen sekä yksittäisiin ongelmakohteisiin. Toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon edellä mainitut yleiset periaatteet sekä tiedossa olevien kaava-/maankäyttöhankkeiden lähivuosina edellyttämät toimenpiteet. Toimenpiteiden toteuttaminen on vaiheistettu kolmeen ohjeelliseen kiireellisyysluokkaan; vuosina 2013-2016 ja 2017-2020 sekä vuoden 2021 jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin. Lisäksi erikseen on esitetty myös pienemmät ns. pikatoimenpiteet. Parantamistoimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu yhteensä 0,52 milj.€, josta puuttuvat suuret ns. erillishankkeet.</p> <p>Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelman kokoonpano, toimintamalli ja tehtävät sekä hallintokuntakohtaiset liikenneturvallisuuksuunnitelmat. Liikenneturvallisuuksuuden edistämisen ohella suunnitelman laadinnassa painopisteenä oli viisaiden ja kestävien liikkumistapojen edistäminen, mikä on ehdotettu kytkettäväksi osaksi kunnan liikenneturvallisuuksuunnittelua. Lisäksi raportissa on käsitelty liikenneturvallisuuksuunnitelman markkinointia ja tiedottamista.</p> <p>Liikenneturvallisuuksuunnitelman ja tavoitteiden toteutumisen seuranta varten suunniteltiin erilaisia mittareita.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, Kaavi				
ISBN (painettu) 978-952-257-815-0	ISBN (PDF) 978-952-257-816-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkopainettu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-816-7	Kieli suomi	Sivumäärä 80
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavissa myös verkossa osoitteesta: www.ely-keskus.fi/julkaisut tai www.doria.fi				
Kustannuspaikka ja aika Kuopio 2013			Painotilo Kopijyvä	

RAPORTEJA 69 | 2013

**KUOPION SEUDUN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA
KAAVI**

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-815-0 (painettu)

ISBN 978-952-257-816-7 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-816-7

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus